

Traduzione<sup>1</sup>

## **Convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare**

Conclusa a Londra il 20 ottobre 1972

Approvata dall'Assemblea federale il 24 settembre 1975<sup>2</sup>

Ratificata dalla Svizzera con strumento depositato il 30 dicembre 1975

Entrata in vigore per la Svizzera il 15 luglio 1977

(Stato 15 marzo 2005)

---

*Le Parti della presente Convenzione,*

*Desiderose di mantenere un livello elevato di sicurezza in mare,*

*Consapevoli della necessità di rivedere e di aggiornare le regole internazionali per prevenire gli abbordi in mare, allegate all'atto finale della Conferenza internazionale del 1960<sup>3</sup> per la salvaguardia della vita umana in mare,*

*Avendo esaminato dette regole alla luce dei fatti accaduti dopo la loro approvazione,*

*Hanno convenuto quanto segue:*

### **Art. I**            Obblighi generali

Le Parti alla presente Convenzione si obbligano a conferire effetto alle regole e altri allegati costituenti il regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare (qui di seguito «il Regolamento»), allegato alla presente Convenzione.

### **Art. II**           Firma, ratificazione, accettazione, approvazione e adesione

1. La presente Convenzione è aperta alla firma fino al 1° giugno 1973 e permane successivamente aperta all'adesione.

2. Gli Stati membri dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, di una qualsiasi delle sue istituzioni specializzate o dell'Agenzia internazionale dell'energia atomica, oppure quelli partecipi dello Statuto della Corte internazionale di giustizia possono divenir parte della presente Convenzione mediante:

- a) la firma senza riserva di ratificazione, d'accettazione o d'approvazione;
- b) la firma con riserva di ratificazione, d'accettazione o d'approvazione, seguita da ratificazione, accettazione o approvazione; oppure
- c) l'adesione.

RU 1977 1084; FF 1975 1 917

<sup>1</sup> Il testo originale francese è pubblicato sotto lo stesso numero nell'ediz. franc. della presente Raccolta.

<sup>2</sup> Art. 1 lett. a del DF del 24 settembre 1975 (RU 1977 1074)

<sup>3</sup> (RU 1965 693)

3. La ratificazione, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione avvengono mediante il deposito di uno strumento presso l'Organizzazione intergovernativa consultiva della navigazione marittima (in seguito «Organizzazione»). Quest'ultima informa i governi degli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o vi hanno aderito, del deposito di ogni strumento e della data di detto deposito.

### **Art. III**            Applicazione territoriale

1. L'Organizzazione delle Nazioni Unite, quando è responsabile dell'amministrazione di un territorio, oppure qualsiasi Parte contraente incaricata d'assicurare le relazioni internazionali di un territorio può, in ogni momento, allargare l'applicazione della presente Convenzione a questo territorio, mediante una notificazione scritta indirizzata al Segretario generale dell'Organizzazione (qui di seguito «Segretario generale»).

2. L'applicazione della presente Convenzione è allargata al territorio designato nella notificazione a contare dalla data di ricezione di quest'ultima oppure da qualsiasi altra data che vi fosse indicata.

3. Qualsiasi notificazione, inviata in applicazione del paragrafo 1 del presente articolo, può essere ritirata rispetto ad uno qualsiasi dei territori menzionati in questa notificazione; l'allargamento dell'applicazione della presente Convenzione a questo territorio prende fine alla scadenza del termine di un anno o di qualsiasi altro termine posteriore, indicato al momento del ritiro della notificazione.

4. Il Segretario generale informa tutte le Parti contraenti della notificazione di qualsiasi allargamento o del ritiro di qualsiasi allargamento, comunicato in virtù del presente articolo.

### **Art. IV**            Entrata in vigore

1. a) La presente Convenzione entra in vigore dodici mesi dopo la data in cui almeno quindici Stati, le cui flotte mercantili rappresentano complessivamente almeno il 65 per cento, per numero di navi o per tonnellaggio, della flotta mondiale delle navi di 100 tonnellate o più di stazza lorda, sono divenuti partecipi della presente Convenzione, tenuto conto che delle due condizioni sarà determinante la prima ad essere adempiuta.

b) Nonostante le disposizioni dell'alinea a) del presente paragrafo, la presente Convenzione non entra in vigore innanzi il 1° gennaio 1976.

2. La data d'entrata in vigore per gli Stati che ratificano, accettano, approvano la Convenzione o vi aderiscono conformemente all'articolo II, dopo che le condizioni prescritte nell'alinea a) del paragrafo 1 sono state soddisfatte e prima che la Convenzione entri in vigore, è quella dell'entrata in vigore della Convenzione.

3. Per gli Stati che ratificano, accettano, approvano la Convenzione o vi aderiscono dopo la data della sua entrata in vigore, la Convenzione entra in vigore alla data del deposito dello strumento previsto all'articolo II.

4. Dopo la data dell'entrata in vigore di un emendamento alla presente Convenzione, conformemente al paragrafo 4 dell'articolo VI, qualsiasi ratificazione, accettazione, approvazione o adesione s'applica al testo modificato della Convenzione.
5. Alla data dell'entrata in vigore della presente Convenzione, il regolamento sostituisce e abroga le regole internazionali del 1960<sup>4</sup> per prevenire gli abbordi in mare.
6. Il Segretario generale informa i governi degli Stati, che hanno firmato la presente Convenzione o vi hanno aderito, della data della sua entrata in vigore.

**Art. V** Conferenza incaricata della revisione dei testi

1. L'Organizzazione può convocare una conferenza avente per oggetto la revisione della presente Convenzione o il Regolamento, oppure la Convenzione e il Regolamento.
2. A domanda del terzo almeno delle Parti contraenti, l'Organizzazione convoca una conferenza delle Parti contraenti aventi per oggetto la revisione della presente Convenzione o il Regolamento, oppure la Convenzione e il Regolamento.

**Art. VI** Emendamenti al Regolamento

1. Qualsiasi emendamento al Regolamento, proposto da una Parte contraente, è esaminato in seno all'Organizzazione a domanda di questa Parte.
2. L'emendamento, se è adottato alla maggioranza dei due terzi dei Membri presenti e votanti del Comitato della sicurezza marittima dell'Organizzazione, è comunicato a tutte le Parti contraenti e a tutti i Membri dell'Organizzazione, sei mesi almeno prima d'essere esaminato dall'Assemblea dell'Organizzazione. Qualsiasi Parte contraente, che non è membro dell'Organizzazione, ha diritto di partecipare all'esame dell'emendamento da parte dell'Assemblea.
3. L'emendamento, se è adottato alla maggioranza dei due terzi dei Membri presenti e votanti dell'Assemblea, è comunicato dal Segretario generale a tutte le Parti contraenti per approvazione.
4. Siffatto emendamento entra in vigore a una data che sarà fissata dall'Assemblea al momento della sua adozione, salvo che, a una data anteriore stabilita dall'Assemblea al momento dell'adozione, più di un terzo delle Parti contraenti abbiano notificato all'Organizzazione la loro opposizione all'emendamento. La decisione dell'Assemblea relativa alle date menzionate nel presente paragrafo è presa alla maggioranza dei due terzi dei Membri presenti e votanti.
5. Qualsiasi emendamento, se entra in vigore, sostituisce e rende caduco, per tutte le Parti contraenti che non hanno sollevato opposizione all'emendamento, qualsiasi disposizione anteriore a cui si applica.
6. Il Segretario generale informa tutte le Parti contraenti e tutti i membri dell'Organizzazione di qualsiasi domanda e comunicazione ricevuta in applicazione del presente articolo come anche della data d'entrata in vigore di ogni emendamento.

<sup>4</sup> (RU 1965 693)

**Art. VII** Disdetta

1. La presente Convenzione può essere disdetta da una Parte contraente in ogni momento dopo la scadenza di un periodo di cinque anni a contare dalla data in cui la Convenzione è entrata in vigore rispetto a questa Parte.
2. La disdetta avviene mediante il deposito di uno strumento presso l'Organizzazione. Il Segretario generale informa tutte le altre Parti contraenti della ricezione dello strumento di disdetta e della data del suo deposito.
3. Una disdetta ha effetto un anno dopo la data del deposito dello strumento, oppure alla scadenza di qualsiasi altro termine posteriore indicato nello strumento.

**Art. VIII** Deposito e registrazione

1. La presente Convenzione e il Regolamento sono depositati presso l'Organizzazione; il Segretario generale ne trasmette copia certificata conforme a tutti i governi degli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o vi hanno aderito.
2. Al momento dell'entrata in vigore della presente Convenzione, il Segretario generale ne trasmette il testo alla Segretaria dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per la registrazione e la pubblicazione, conformemente all'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite<sup>5</sup>.

**Art. IX** Lingue

La presente Convenzione e il Regolamento sono allestiti in un solo esemplare in lingua francese e inglese, i due testi facenti parimente fede. Ne sono parimente allestite traduzioni ufficiali in lingua russa e spagnola, le quali sono depositate con l'esemplare originale munito delle firme.

*In fede di che*, i sottoscritti, debitamente autorizzati a tale scopo dai loro rispettivi governi, hanno apposto la firma alla presente Convenzione.

Fatto a Londra, il venticinque ottobre millenovecentosettantadue.

*(Si omettono le firme)*

<sup>5</sup> RS 0.120

## **Regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare**

### **Parte A – in generale**

#### **Regola I** Campo d'applicazione

- a) Le presenti regole s'applicano a tutte le navi in alto mare e in tutte le acque con esso comunicanti e accessibili alle navi di mare.
- b) Nessuna disposizione delle presenti regole può ostacolare l'applicazione di disposizioni speciali, emanate dalle autorità competenti, riguardo alla navigazione nelle rade, nei porti, sui fiumi, sui laghi oppure sulle idrovie della navigazione interna, comunicanti con l'alto mare e accessibili alle navi di mare. Nondimeno, queste prescrizioni speciali devono essere conformi per quanto possibile alle presenti regole.
- c)<sup>6</sup> Nessuna disposizione delle presenti regole può ostacolare l'applicazione di disposizioni speciali emanate dal governo di uno Stato per aumentare il numero dei fanali di posizione, dei segnali luminosi, dei segnali o segnali acustici utilizzabili dalle navi da guerra e dalle navi in convoglio oppure per aumentare il numero dei fanali di posizione, segnali luminosi o segnali utilizzabili dalle navi intente alla pesca e costituenti una flottiglia da pesca. Questi fanali di posizione, segnali luminosi, segnali o segnali acustici supplementari devono, per quanto possibile, essere tali da non poterli confondere con qualsiasi altro fanale o segnale autorizzato per altro nelle presenti regole.»
- d) L'Organizzazione può adottare dispositivi di separazione del traffico ai fini delle presenti regole.
- e)<sup>7</sup> Ogni qualvolta un governo considera che una nave di costruzione speciale o adibita ad operazioni speciali non può conformarsi a tutte le disposizioni di una qualsiasi regola, per quanto concerne il numero, il luogo, la portata o il settore di visibilità dei fanali e dei segnali, come anche l'impianto e le caratteristiche dei dispositivi di segnalazione sonora, questa nave deve conformarsi a quelle altre disposizioni concernenti il numero, il luogo, la portata o il settore di visibilità dei fanali o dei segnali, come anche l'impianto e le caratteristiche dei dispositivi di segnalazione sonora, le quali, secondo il parere del governo interessato, permettono, in questi casi, di conformarsi per quanto possibile alle presenti regole.

<sup>6</sup> Nuovo testo giusta del 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876)

<sup>7</sup> Nuovo testo giusta del 19 nov. 1987, in vigore per la Svizzera dal 19 nov. 1989 (RU 1989 1763)

**Regola 2** Responsabilità

- a) Nessuna disposizione delle presenti regole può esonerare sia una nave, sia il suo proprietario, il suo capitano o il suo equipaggio dalle conseguenze di una negligenza qualsiasi, per quanto concerne l'applicazione delle presenti regole o qualsiasi precauzione dettata dall'esperienza ordinaria del marinaio o dalle circostanze particolari in cui si trova la nave.
- b) Nell'interpretazione e nell'applicazione delle presenti regole, deve essere tenuto debitamente conto di tutti i pericoli della navigazione e dei rischi d'abbordo come anche di tutte le circostanze particolari, segnatamente dei limiti d'impiego delle navi in causa, che possono obbligare a scostarsi dalle presenti regole per evitare un pericolo immediato.

**Regola 3** Definizioni generali

Ai fini delle presenti regole, salvo disposizione contraria nel contesto:

- a) Il termine «nave» designa qualsiasi natante o apparecchio di qualunque natura, compresi i natanti senza immersione e gli idrovolanti, che sono utilizzati o possono essere utilizzati come mezzi di trasporto sull'acqua.
- b) L'espressione «nave a propulsione meccanica» designa qualsiasi nave mossa da macchine.
- c) Il termine «nave a vela» designa qualsiasi nave mossa da vele, anche se possiede una macchina propulsiva, a condizione però che quest'ultima non sia utilizzata.
- d) L'espressione «nave intenta a pescare» designa qualsiasi nave che pesca con reti, lenze o a strascico, oppure altre attrezzature di pesca che riducono la sua capacità di governo, ma non si applica alle navi che pescano con lenze trascinate o altre attrezzature da pesca che non riducono la sua capacità di governo.
- e) L'espressione «idrovolante» designa qualsiasi aeromobile concepito per manovrare sull'acqua.
- f) L'espressione «nave che non può governare» designa una nave che, a cagione di circostanze eccezionali, non è in grado di manovrare conformemente alle presenti regole e non può dunque scostarsi dalla rotta di un'altra nave.
- g) L'espressione «nave a capacità di governo limitata» designa qualsiasi nave la cui capacità di governo, conformemente alle presenti regole, è limitata a cagione dei lavori eseguiti, e che non può pertanto scostarsi dalla rotta di un'altra nave.  
«Le «navi con limitata capacità di manovra» comprendono, senza che questa elencazione sia considerata limitativa<sup>8</sup>:»
  - i) le navi intente a posare o a rimuovere un segnale per la navigazione, un cavo o una condotta subacquea, oppure ad assicurarne la manutenzione;

<sup>8</sup> Nuovo testo giusta del 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876)

- ii) le navi impegnate in operazioni di dragaggio, di idrografia o oceanografia, oppure in lavori subacquei;
  - iii) le navi in rotta intente ad eseguire rifornimenti o trasbordi di persone, di provviste o di un carico;
  - iv) le navi occupate in operazioni di lancio o di ricupero d'aeromobili;
  - v) le navi occupate in operazione di sminamento;
  - vi) le navi intente ad eseguire un'operazione di rimorchiatura, che permette difficilmente al rimorchiatore e al rimorchio di modificare la loro rotta.
- h)<sup>9</sup> L'espressione «nave ostacolata dalla sua immersione» designa qualsiasi nave a propulsione meccanica la quale, a cagione della sua immersione e della profondità d'acqua e della larghezza disponibili delle acque navigabili, può difficilmente modificare la sua rotta.
- i) L'espressione «facente rotta» s'applica a qualsiasi nave che non è ancorata, né ormeggiata a terra, né incagliata.
  - j) Le espressioni «lunghezza» e «larghezza» di una nave designano la sua lunghezza fuori tutto e la larghezza massima.
  - k) Due navi si devono intendere «in vista una dell'altra» soltanto quando una nave può essere osservata visualmente dall'altra.
  - l) L'espressione «visibilità ridotta» designa qualsiasi situazione in cui la visibilità è ridotta da nebbia, foschia, neve, forti piovvaschi o tempeste di sabbia, o per qualsiasi altra causa analoga.

## **Parte B**

### **Regole di governo e manovra**

#### **Sezione I**

#### **Condotta delle navi in tutte le condizioni di visibilità**

##### **Regola 4** Campo d'applicazione

Le regole della presente sezione s'applicano in tutte le condizioni di visibilità.

##### **Regola 5** Vedetta

Qualsiasi nave deve permanentemente assicurare un servizio di vedetta, visivo e auditivo, adeguata, utilizzando parimente ogni mezzo disponibile, adeguato alle circostanze e alle condizioni esistenti, in modo da permettere una piena valutazione della situazione e del rischio d'abbordo.

<sup>9</sup> Nuovo testo giusta del 19 nov. 1987, in vigore per la Svizzera dal 19 nov. 1989 (RU 1989 1763)

**Regola 6** Velocità di sicurezza

Qualsiasi nave deve mantenere permanentemente una velocità di sicurezza tale da poter prendere adeguati provvedimenti efficaci per evitare un abbordo e per arrestarsi ad una distanza adattata alle circostanze ed alle condizioni esistenti.

I fattori seguenti devono segnatamente essere presi in considerazione per determinare la velocità di sicurezza:

- a) Per tutte le navi:
  - i) la visibilità;
  - ii) la densità del traffico e segnatamente le concentrazioni di navi da pesca o di altre navi;
  - iii) la capacità di governo della nave e più particolarmente la sua distanza d'arresto e le sue qualità di rotazione nelle condizioni esistenti;
  - iv) di notte, la presenza di uno sfondo luminoso, come quello provocato da fari costieri o la luminosità dei propri fanali;
  - v) lo stato del vento, del mare e delle correnti e la prossimità di rischi per la navigazione;
  - vi) l'immersione in funzione della profondità d'acqua disponibile.
- b) Inoltre, dalle navi che utilizzano un radar:
  - i) le caratteristiche, l'efficienza e i limiti d'utilizzazione delle attrezzature radar;
  - ii) i limiti risultanti dalla scala di portata del radar;
  - iii) l'effetto dello stato del mare, delle condizioni meteorologiche ed altre sorgenti di disturbo per lo schermo radar;
  - iv) il fatto che i piccoli natanti, i ghiacci e gli altri oggetti galleggianti possono anche non poter essere localizzati dall'impianto radar a una distanza sufficiente;
  - v) il numero, la posizione e il movimento delle navi rivelate dal radar;
  - vi) il fatto che è possibile valutare più esattamente la visibilità, qualora il radar sia utilizzato per determinare la distanza delle navi e degli altri oggetti situati nei dintorni.

**Regola 7** Rischio d'abbordo

a) Qualsiasi nave deve utilizzare tutti i sistemi disponibili, adeguati alle circostanze e alle condizioni esistenti, per determinare se esiste un rischio d'abbordo. Il rischio d'abbordo, se sussistono dubbi, deve essere considerato esistente.

b) Se vi è a bordo un'attrezzatura radar in stato d'esercizio, essa va utilizzata ricorrendo, segnatamente, all'esplorazione a lunga portata per avvertire in anticipo il rischio d'abbordo, come anche al «plotting» radar o a qualsiasi altra osservazione sistematica equivalente degli oggetti accertati.

c) Si deve evitare di trarre conclusioni da osservazioni insufficienti, in particolare da informazioni radar insufficienti.



d) La valutazione di un rischio d'abbordo deve segnatamente tener conto delle considerazioni seguenti:

- i) vi è rischio d'abbordo se il rilevamento alla bussola di una nave che si avvicina non muta in modo notevole;
- ii) un siffatto rischio può talvolta sussistere anche se si osserva una variazione notevole del rilevamento, in particolare qualora si avvicina una nave assai grande, un convoglio rimorchiato oppure una nave a breve distanza.

#### **Regola 8**      Manovra per evitare gli abbordi

a) Qualsiasi manovra intrapresa per evitare un abbordo deve, se le circostanze lo consentono, essere eseguita decisamente, tempestivamente e conformemente ai buoni usi dell'arte marittima.

b) Qualsiasi mutamento di rotta e/o di velocità, inteso ad evitare un abbordo, deve, ove le circostanze lo permettano, essere sufficientemente importante per essere immediatamente riconosciuto da qualsiasi nave che lo osserva visualmente o al radar; deve essere evitata una successione di mutamenti poco importanti di rotta e/o di velocità.

c) Se la nave dispone di posto sufficiente, il mero mutamento di rotta può essere la manovra più efficiente per evitare di trovarsi in posizione troppo ravvicinata, a condizione che questa manovra sia fatta tempestivamente e decisamente e non conduca ad un'altra posizione troppo ravvicinata.

d) Le manovre eseguite per evitare l'abbordo con un'altra nave devono essere tali da permettere di passare ad una distanza sufficiente. L'efficacia delle manovre deve essere attentamente controllata fintanto che l'altra nave sia definitivamente passata e libera.

e) Una nave, ove risulti necessario per evitare un abbordo o aumentare il tempo di valutazione della situazione, deve ridurre la sua velocità o spegnere l'abbrivo arrestando o invertendo il dispositivo di propulsione.

«f) i) Una nave che, in virtù di una qualsiasi delle presenti regole, è tenuta a non ostacolare il passaggio di un'altra nave o a consentirne il libero passaggio deve, se lo esigono le circostanze, manovrare senza indugio onde lasciare sufficientemente posto all'altra nave per consentirne il libero passaggio.

ii) Una nave che è tenuta a non ostacolare il passaggio di un'altra nave o a consentirne il libero passaggio non è esonerata da tale obbligo se si avvicina all'altra nave in modo tale che esista un rischio di abbordo e deve, quando esegue la manovra, tenere debitamente conto delle manovre che potrebbero esigere le regole della presente parte.

iii) Una nave il cui passaggio non dev'essere ostacolato è tenuta a conformarsi alle regole della presente parte quando le due navi si avvicinano in modo tale che esista un rischio di abbordo.»

**Regola 9** Canali stretti

- a) Le navi in rotta in un canale stretto o in una via d'accesso devono, se è possibile farlo senza pericolo, mantenersi possibilmente vicine al limite esterno destro del canale o della via d'accesso.
- b) Le navi di lunghezza inferiore a 20 metri e le navi a vela non devono ostacolare il passaggio delle navi le quali possono navigare in tutta sicurezza soltanto all'interno di un canale stretto o di una via d'accesso.
- c) Le navi intente a pescare non devono ostacolare il passaggio delle altre navi che navigano all'interno di un canale stretto o di una via d'accesso.
- d) Una nave non deve attraversare un canale stretto o una via d'accesso qualora ostacoli il passaggio delle navi che possono navigare in tutta sicurezza soltanto all'interno di questo canale o di questa via d'accesso; queste ultime navi possono utilizzare il segnale sonoro indicato nella regola 34 d), se è dubbia l'intenzione della nave attraversante il canale o la via d'accesso.
- e) i) In un canale stretto o in una via d'accesso, se il sorpasso può avvenire soltanto ove la nave da sorpassare manovri per consentire al sorpassante di superarla in tutta sicurezza, la nave intenzionata a sorpassare deve annunciare la sua intenzione emettendo il segnale sonoro adeguato, prescritto nella regola 34 c) i). La nave da sorpassare deve, se è d'accordo, emettere il segnale adeguato prescritto nella regola 34 c) ii) e manovrare in modo da permettere un sorpasso in tutta sicurezza. Se è in dubbio, può emettere i segnali sonori prescritti nella regola 34 d);
- ii) la presente regola non dispensa la nave che raggiunge l'altra dall'obbligo di conformarsi alle disposizioni della regola 13.
- f) La nave, che si avvicina ad un gomito o ad un luogo situato in un canale stretto o in una via d'accesso dove altre navi possono essere nascoste dalla presenza d'ostacoli, deve navigare in questa zona con particolare prudenza e vigilanza ed emettere il segnale adeguato, prescritto dalla regola 34 e).
- g) Qualsiasi nave deve, se le circostanze lo consentono, evitare di gettar l'ancora in un canale stretto.

**Regola 10** Dispositivi di separazione del traffico

- a)<sup>10</sup> La presente regola s'applica ai dispositivi di separazione del traffico adottati dall'Organizzazione e non esonera nessuna nave dagli obblighi imposti in virtù di una qualsiasi delle altre regole.
- b) Le navi che navigano all'interno di un dispositivo di separazione del traffico devono:
- i) seguire il corrispondente senso unico nella direzione generale del traffico per questa via;

<sup>10</sup> Nuovo testo giusta del 19 nov. 1987, in vigore per la Svizzera dal 19 nov. 1989 (RU 1989 1763).

- ii) scostarsi in tutta la misura possibile dalla linea o dalla zona di separazione del traffico;
  - iii) normalmente, immettersi nel senso unico o uscirne soltanto alla fine del medesimo; nel caso in cui si immettono o ne escono lateralmente, le navi devono eseguire detta manovra in un angolo possibilmente assai ridotto rispetto alla direzione generale del traffico.
- c)<sup>11</sup> Le navi devono evitare per quanto possibile l'attraversamento di vie a senso unico; nondimeno, ove vi siano obbligate, l'attraversamento deve possibilmente avvenire seguendo una rotta che sia per quanto possibile perpendicolare alla direzione generale del traffico.
- d)<sup>12</sup> i) Le navi con devono utilizzare una zona di navigazione costiera quando possono, in tutta sicurezza, utilizzare la via di circolazione appropriata del dispositivo adiacente di separazione del traffico. Tuttavia, le navi di lunghezza inferiore a 20 metri, le navi a vela e le navi durante la pesca possono utilizzare la zona di navigazione costiera;
- ii) nonostante le disposizioni del paragrafo d) i), le navi possono utilizzare una zona di navigazione costiera per entrare od uscire da un porto, un'installazione o una struttura al largo, una stazione di pilotaggio o qualsiasi altro posto che si trovi all'interno della zona di navigazione costiera o per evitare un pericolo immediato.
- e)<sup>13</sup> Una nave, ad eccezione di quelle che attraversano un dispositivo o che si immettono o escono da un senso unico, non deve di norma penetrare in una zona di separazione o attraversare una linea di separazione salvo:
- i) in caso d'urgenza, per evitare un pericolo immediato;
  - ii) per pescare in una zona di separazione.
- f) Le navi che navigano vicino alle estremità di un dispositivo di separazione del traffico devono usare una vigilanza particolare.
- g) Le navi devono evitare, in tutta la misura possibile, di gettare l'ancora all'interno di un dispositivo di separazione del traffico o nelle zone vicine alle estremità.
- h) Le navi che non utilizzano un dispositivo di separazione del traffico devono scostarsene il più ampiamente possibile.
- i) Le navi intente a pescare non devono ostacolare il passaggio delle navi che seguono una via a senso unico.
- j) Le navi d'una lunghezza inferiore a 20 metri e le navi a vela non devono ostacolare il passaggio delle navi a propulsione meccanica che seguono una via a senso unico.

<sup>11</sup> Nuovo testo giusta del 19 nov. 1987, in vigore per la svizzera dal 19 nov. 1989 (RU 1989 1763).

<sup>12</sup> Nuovo testo giusta del 19 ott. 1989, in vigore per la Svizzera dal 19 aprile 1991 (RU 1991 1346).

<sup>13</sup> Nuovo testo giusta del 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

k)<sup>14</sup> Una nave con limitata capacità di manovra allorché effettua una operazione destinata al mantenimento della sicurezza della navigazione in un dispositivo di separazione del traffico, è dispensata dall'osservanza della presente regola nella misura necessaria al compimento dell'operazione.

l)<sup>15</sup> Una nave con limitata capacità di manovra allorché effettua operazioni di posa, riparazione o recupero di un cavo sottomarino all'interno di un dispositivo di separazione del traffico, è dispensata dall'osservanza della presente regola nella misura necessaria al compimento dell'operazione.

## **Sezione II**

### **Comportamento delle navi in vista le une delle altre**

#### **Regola 11** Campo d'applicazione

Le regole della presente sezione s'applicano alle navi che sono in vista le une delle altre.

#### **Regola 12** Navi a vela

a) Quando due navi a vela stanno avvicinandosi l'una all'altra in modo da implicare pericolo d'abbordo, una di esse deve scostarsi dalla rotta dell'altra come segue:

- i) quando ciascuna di esse prende il vento da lati diversi, la nave che ha il vento sulla sinistra deve lasciar libera la rotta all'altra;
- ii) quando tutte le due hanno il vento dallo stesso lato, la nave che è sopra vento deve lasciare libera la rotta alla nave che è sottovento;
- iii) se una nave che prende il vento dalla sinistra avvista un'altra nave che è sopra vento e non può determinare con certezza se questa nave prende il vento da sinistra o da destra, la prima deve scostarsi dalla rotta dell'altra.

b) Ai fini dell'applicazione della presente regola, per lato dal quale proviene il vento deve intendersi il lato opposto a quello in cui è bordata la boma della randa e nel caso di navi a vela quadra il lato opposto a quello in cui è bordata la più grande vela di strallo.

#### **Regola 13** Nave che raggiunge un'altra

a)<sup>16</sup> Nonostante le disposizioni delle regole delle sezioni e (I e II della parte B) e la nave che raggiunge l'altra che deve scostarsi dalla rotta di quest'ultima.

b) È considerata nave che raggiunge un'altra quella che si avvicina ad un'altra venendo da una direzione di più di 22,5 gradi a poppavia del traverso di quest'ultima, ossia che si trova in una posizione tale rispetto alla nave raggiunta che,

<sup>14</sup> Introdotta il 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

<sup>15</sup> Introdotta il 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

<sup>16</sup> Nuovo testo giusta del 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

di notte, potrebbe scorgerne soltanto il fanale di poppavia e nessuno dei fanali laterali.

c) Una nave, se non può determinare con certezza se raggiunge un'altra, deve considerarsi nave che raggiunge un'altra e manovrare di conseguenza.

d) Nessun ulteriore cambiamento nel rilevamento fra le due navi può far considerare la nave che raggiunge l'altra una nave che ne incrocia la rotta ai termini della presente regola, né esonerarla dall'obbligo di lasciar libera la rotta alla nave raggiunta fino a che non l'abbia oltrepassata e che non sia libera da essa.

#### **Regola 14**      Navi facenti rotte opposte

a) Quando due navi a propulsione meccanica si fanno incontro con rotte diametralmente opposte o quasi opposte, in modo da implicare pericolo d'abbordo, ciascuna di esse deve accostare a dritta in modo da poter passare sulla sinistra dell'altra.

b) Si considera sussistente una siffata situazione quando una nave ne avvista un'altra immediatamente o quasi immediatamente a proravia, in modo che, di notte, scorgerebbe i fanali d'albero dell'altra nave, in una linea o quasi in una linea e/o i suoi due fanali laterali, e che, di giorno, scorgerebbe l'altra nave su un angolo corrispondente.

c) Quando una nave non può determinare con certezza se sussiste una tale situazione, deve considerare che essa esiste effettivamente e manovrare di conseguenza.

#### **Regola 15**      Rotte che si incrociano

Quando due navi a propulsione meccanica seguono rotte che si incrociano in modo da implicare un pericolo d'abbordo, la nave che avvista l'altra sulla destra deve scostarsi dalla rotta di quest'ultima e, se le circostanze lo permettono, evitare di incrociare la sua rotta a proravia.

#### **Regola 16**      Manovra della nave tenuta a scostarsi

Qualsiasi nave che è tenuta a scostarsi dalla rotta di un'altra nave deve, per quanto possibile, manovrare tempestivamente e decisamente in modo da scostarsi ampiamente.

#### **Regola 17**      Manovra della nave obbligata a tenere la rotta

a) i) Se una nave è tenuta a scostarsi dalla rotta di un'altra nave, quest'altra deve mantenere la rotta e la velocità.

ii) Nondimeno, quest'ultima nave può manovrare essa stessa per evitare l'abbordo, non appena le appare evidente che la nave tenuta a scostarsi dalla rotta non esegue la manovra adeguata, prescritta dalle presenti regole.

b) La nave tenuta a mantenere la rotta e la velocità, se viene a trovarsi per qualunque motivo, talmente vicina all'altra in modo che l'abbordo non può essere evitato con la sola manovra della nave tenuta a scostarsi, deve a sua volta procedere alla manovra più conveniente per evitare l'abbordo.

c) Una nave a propulsione meccanica, che manovra per evitare un abbordo con un'altra nave a propulsione meccanica, la cui rotta si incrocia con la sua nelle condizioni previste nell'alinea a) ii) della presente regola, non deve, se le circostanze lo consentono, spostarsi a sinistra, qualora l'altra nave si trovi pure alla sua sinistra.

d) La presente regola non può esonerare la nave che deve lasciar libera la rotta dall'obbligo di scostarsi dalla rotta dell'altra nave.

### **Regola 18** Responsabilità reciproche delle navi

Salvo disposizioni contrarie delle regole 9, 10 e 13:

- a) una nave a propulsione meccanica facente rotta deve scostarsi dalla rotta:
  - i) di una nave che non può governare;
  - ii) di una nave a capacità di governo limitata;
  - iii) di una nave intenta a pescare;
  - iv) di una nave a vela.
- b) Una nave a vela facente rotta deve scostarsi dalla rotta:
  - i) di una nave che non può governare;
  - ii) di una nave a capacità di governo limitata;
  - iii) di una nave intenta a pescare.
- c) Una nave intenta a pescare e facente rotta deve, nella misura del possibile, scostarsi dalla rotta:
  - i) di una nave che non può governare;
  - ii) di una nave a capacità di governo limitata.
- d) i) Qualsiasi nave diversa da una nave che non può governare o a capacità di governo limitata deve, se le circostanze lo permettono, evitare di intralciare il libero passaggio di una nave ostacolata dalla sua immersione, che mostra i segnali previsti alla regola 28.
  - ii) Una nave ostacolata dalla sua immersione deve navigare con prudenza particolare, tenendo debitamente conto della sua situazione speciale.
- e) Un idrovolante in acqua deve, di norma, tenersi ampiamente scostato da tutte le navi per evitare di ostacolare la loro navigazione. Nondimeno, se sussiste pericolo d'abbordo, l'idrovolante deve conformarsi alle regole della presente parte.

## **Sezione III** **Comportamento delle navi nel caso di visibilità ridotta**

### **Regola 19** Comportamento delle navi in caso di visibilità ridotta

a) La presente regola s'applica alle navi che non sono in vista le une delle altre e navigano all'interno o in prossimità di zone con visibilità ridotta.

- b) Qualsiasi nave deve navigare a una velocità di sicurezza adeguata alle circostanze esistenti e alle condizioni di visibilità ridotta. Le navi a propulsione meccanica devono tenere le loro macchine pronte a manovrare immediatamente.
- c) Qualsiasi nave, se applica le regole della sezione I della presente parte, deve tener debitamente conto delle circostanze esistenti e delle condizioni di visibilità ridotta.
- d) Una nave che rivela al radar solo la presenza di un'altra nave, deve determinare se sta insorgendo una situazione di posizioni assai ravvicinate e/o se sussiste un pericolo d'abbordo. In questo caso, essa deve prendere tempestivamente provvedimenti per evitare siffatta situazione; nondimeno, se i provvedimenti consistono in un mutamento di rotta, occorre evitare, nella misura del possibile, le manovre seguenti:
- i) un mutamento di rotta verso sinistra, nel caso di una nave che si trova a proravia del traverso, salvo se questa nave sta per essere raggiunta;
  - ii) un mutamento di rotta in direzione di una nave che sopraggiunge sul traverso o a poppavia del traverso.
- e) Salvo qualora sia stato stabilito che non sussiste alcun pericolo d'abbordo, qualunque nave che riceve, apparentemente a proravia del suo traverso, il segnale di nebbia di una nave, oppure che non può evitare una situazione di posizioni assai ravvicinate con un'altra nave situata a proravia del suo traverso, deve ridurre la sua velocità al minimo necessario per mantenere la rotta. Essa deve, se necessario, spegnere l'abbrivio e, in ogni circostanza, navigare con estrema precauzione fintanto che sia scomparso il pericolo d'abbordo.

## **Parte C**

### **Fanali e segnali**

#### **Regola 20** Campo d'applicazione

- a) Le regole della presente parte devono essere osservate in ogni tempo.
- b) Le regole concernenti i fanali devono essere osservate dal tramonto alla levata del sole. Durante questo intervallo, non deve essere mostrato alcun altro fanale che possa essere confuso con i fanali prescritti nelle presenti regole e che possa intralciare la visibilità o le caratteristiche di quest'ultimo o che possa impedire di assicurare una vedetta disfacente.
- c) I fanali prescritti nelle presenti regole, se esistono, devono parimente essere mostrati dalla levata al tramonto del sole, in caso di visibilità ridotta, e possono essere mostrati in tutte le altre circostanze in cui detto provvedimento è giudicato necessario.
- d) Le regole concernenti i segnali devono essere osservate di giorno.
- e) I fanali e i segnali prescritti nelle presenti regole devono essere conformi alle disposizioni dell'allegato I delle presenti regole.

**Regola 21** Definizioni

- a) L'espressione «fanale di testa d'albero» designa un fanale bianco, posto sopra dell'asse longitudinale della nave, che mostra una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di 225 gradi ed è fissato in modo da mostrare questa luce dalla prora fino a 22,5 gradi a poppavia del traverso di ciascun lato.
- b) L'espressione «fanale laterale» designa un fanale verde posto sul lato dritto e un fanale rosso posto sul lato sinistro, che mostrano ciascuno una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di 112,5 gradi e sono disposti in modo da mostrare questa luce dalla prora fino a 22,5 gradi a poppavia del traverso del loro lato rispettivo. A bordo delle navi di lunghezza inferiore a 20 metri, i fanali laterali possono essere combinati in un solo fanale posto nell'asse longitudinale della nave.
- c) L'espressione «fanale poppiero» designa un fanale bianco, collocato per quanto possibile a poppavia, che mostra una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di 135 gradi ed è disposto in modo da mostrare questa luce su un settore di 67,5 gradi da ciascun lato a partire da poppavia.
- d) L'espressione «fanale di rimorchiaturo» designa un fanale giallo avente le stesse caratteristiche del fanale poppiero, definito nel paragrafo c) della presente regola.
- e) L'espressione «fanale visibile su tutto l'arco d'orizzonte» designa un fanale che mostra una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di 360 gradi.
- f) L'espressione «fanale a luce intermittente» designa un fanale a luce intermittente regolare, il cui ritmo deve essere di almeno 120 lampi al minuto.

**Regola 22** Portata luminosa dei fanali

I fanali prescritti nelle presenti regole devono avere l'intensità designata nella sezione 8 dell'Allegato I del presente regolamento, in modo da essere visibili alle seguenti distanze minime:

- a) per le navi di lunghezza uguale o superiore a 50 metri:
- fanale di testa d'albero: 6 miglia
  - fanale laterale: 3 miglia
  - fanale poppiero: 3 miglia
  - fanale di rimorchiaturo: 3 miglia
  - fanale bianco, rosso, verde o giallo visibile su tutto l'arco d'orizzonte: 3 miglia.
- b) per le navi di lunghezza uguale o superiore a 12 metri, ma inferiore a 50 metri:
- fanale di testa d'albero: 5 miglia; se la lunghezza della nave è inferiore a 20 metri: 3 miglia
  - fanale laterale: 2 miglia
  - fanale poppiero: 2 miglia
  - fanale di rimorchiaturo: 2 miglia



- fanale bianco, rosso, verde o giallo, visibile su tutto l'arco d'orizzonte: 2 miglia
- c) per le navi di lunghezza inferiore a 12 metri:
- fanale di testa d'albero: 2 miglia
  - fanale laterale: 1 miglio
  - fanale poppiero: 2 miglia
  - fanale di rimorchiatura: 2 miglia
  - fanale bianco, rosso, verde o giallo visibile su tutto l'arco d'orizzonte: 2 miglia.
- d)<sup>17</sup> per le navi od oggetti rimorchiati parzialmente sommersi e di difficile avvistamento:
- fanale a luce bianca visibile a giro d'orizzonte: 3 miglia.

**Regola 23** Navi a propulsione meccanica in rotta

a) Una nave a propulsione meccanica facente rotta deve mostrare:

- i) un fanale di testa d'albero a proravia;
- ii) un secondo fanale di testa d'albero a poppavia del primo e più alto di quest'ultimo; nondimeno, le navi di lunghezza inferiore a 50 metri non sono tenute a mostrare questo fanale, ma possono farlo;
- iii) fanali laterali;
- iv) un fanale poppiero.

b) Un natante a cuscino d'aria, esercitato senza immersione, deve mostrare, oltre ai fanali prescritti nel paragrafo a) della presente regola un fanale giallo a luce intermittente visibile su tutto l'arco d'orizzonte.

c)<sup>18</sup> una nave a propulsione meccanica di lunghezza inferiore ai 12 metri può, in luogo dei fanali prescritti al paragrafo a) della presente regola, mostrare un fanale a luce bianca visibile a giro d'orizzonte e fanali laterali;

- ii) una nave a propulsione meccanica di lunghezza inferiore ai 7 metri e con velocità massima non superiore ai 7 nodi può, in sostituzione dei fanali prescritti nel paragrafo a) della presente regola, mostrare un fanale a luce bianca visibile a giro d'orizzonte; ove possibile deve mostrare anche due fanali laterali;
- iii) il fanale di testa d'albero o il fanale a luce bianca visibile a giro d'orizzonte a bordo di una nave a propulsione meccanica di lunghezza inferiore ai 12 metri può non essere situato sull'asse longitudinale della nave ove non fosse possibile collocarlo su quest'asse, alla condizione che i fanali laterali siano uniti in un solo fanale disposto sull'asse longitudinale della nave me-

<sup>17</sup> Introdotta il 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

<sup>18</sup> Nuovo testo giusta del 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

desima o situato il più vicino possibile all'asse longitudinale sul quale si trova il fanale di testa d'albero o il fanale a luce bianca visibile a giro d'orizzonte.

#### **Regola 24** Convogli rimorchiati e spinti

- a) Una nave a propulsione meccanica che rimorchia deve mostrare:
- i) invece del fanale prescritto nella regola 23 a) i) [o nella regola 23a) ii)]<sup>19</sup> a proravia due fanali di testa d'albero sovrapposti. Se la lunghezza del convoglio rimorchiato, misurata dalla poppa della nave rimorchiatrice all'estremità poppiera del rimorchio, supera 200 metri, essa deve mostrare 3 di questi fanali sovrapposti;
  - ii) fanali laterali;
  - iii) un fanale poppiero;
  - iv) un fanale di rimorchiatura, collocato verticalmente al di sopra del fanale poppiero;
  - v) nel luogo più cospicuo, se la lunghezza del convoglio rimorchiato supera 200 metri, un segnale biconico.
- b) Una nave che spinge e una nave spinta in avanti, collegate da un raccordo rigido in modo da formare un'unità composta, devono essere considerate come una nave a propulsione meccanica e mostrare i fanali prescritti nella regola 23.
- c) Una nave a propulsione meccanica che spinge in avanti o rimorchia lateralmente deve, salvo ove trattisi di un'unità composta, mostrare:
- i) invece del fanale prescritto nella regola 23 a) i), a proravia due fanali di testa d'albero sovrapposti;
  - ii) due fanali laterali;
  - iii) un fanale poppiero.
- d) Una nave a propulsione meccanica, cui si applicano le disposizioni dei paragrafi a) o<sup>20</sup> c) della presente regola, deve parimente conformarsi alle disposizioni della regola 23 a) ii).
- e) «Una nave od oggetto rimorchiato ad eccezione di quelli indicati nel paragrafo g) della presente regola deve mostrare:»<sup>21</sup>
- i) fuochi laterali;
  - ii) un fuoco poppiero;
  - iii) nel luogo più cospicuo, se la lunghezza del convoglio rimorchiato supera 200 metri, un segnale biconico.

<sup>19</sup> Nuovo testo giusta del 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

<sup>20</sup> Nuovo testo giusta del 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

<sup>21</sup> Nuovo testo giusta del 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

f) Restando inteso che i fanali d'un numero qualunque di navi rimorchiate o affiancate oppure spinte in gruppo deve corrispondere a quelli di una sola nave,

- i) una nave spinta in avanti, che non fa parte di un'unità composta, deve mostrare alla sua estremità prodiera fanali laterali;
- ii) una nave rimorchiata lateralmente deve mostrare un fanale poppiero e, nella sua estremità prodiera, fanali laterali.

g)<sup>22</sup> Una nave od oggetto rimorchiato parzialmente sommerso e di difficile avvistamento, o un insieme di queste navi od oggetti rimorchiati, devono mostrare:

- i) quando la sua larghezza è inferiore ai 25 metri, un fanale a luce bianca visibile a giro d'orizzonte a prua o in prossimità di essa ed un altro all'estremità poppiera o in prossimità di essa fatta eccezione per i contenitori in gomma che non sono obbligati a mostrare un fanale alla loro estremità prodiera o in prossimità di essa;
- ii) quando la sua larghezza è uguale o superiore ai 25 metri, due fanali supplementari a luce bianca visibili a giro d'orizzonte alle estremità della sua larghezza o in prossimità di esse;
- iii) quando la sua larghezza supera i 100 metri, fanali supplementari a luce bianca visibili a giro d'orizzonte fra i fanali prescritti nei commi i) e ii) collocati in modo tale che la distanza fra i fanali non superi i 100 metri;
- iv) un segnale biconico all'estremità poppiera o in prossimità dell'estremità poppiera dell'ultima nave od oggetto rimorchiato e quando la fila di rimorchi supera la lunghezza di 200 metri, un segnale biconico supplementare nel punto più avanzato e visibile.»

h)<sup>23</sup> Ove, per un giustificato motivo, la nave o l'oggetto rimorchiato si trovi nell'impossibilità di mostrare i fanali o i segnali prescritti nei paragrafi e) o g) della presente regola, debbono essere usati tutti gli accorgimenti possibili per illuminare la nave o l'oggetto rimorchiato o almeno per segnalarne la presenza.

i)<sup>24</sup> Ove, per un giustificato motivo, una nave non adibita normalmente ad operazioni di rimorchio sia nell'impossibilità di mostrare i fanali prescritti nei paragrafi a) o c) della presente regola, essa non è tenuta a mostrare questi fanali allorché procede al rimorchio di un'altra nave in pericolo o che necessita di assistenza per altri motivi. Debbono essere prese tutte le misure atte a segnalare nel modo previsto dalla regola 36, il collegamento fra il rimorchiante e il rimorchiato, particolarmente illuminando il cavo di rimorchio.

<sup>22</sup> Introdotto il 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

<sup>23</sup> Vecchio paragrafo 9. Nuovo testo giusta del 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

<sup>24</sup> Introdotto il 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

**Regola 25** Navi a vela in rotta e navi a remi

- a) Una nave a vela in rotta deve mostrare:
- i) fanali laterali;
  - ii) un fanale poppiero.
- b) A bordo di una nave a vela di lunghezza inferiore a 20<sup>25</sup> metri, i fanali prescritti nel paragrafo a) della presente regola possono essere raggruppati in un solo fanale posto in cima o nella parte superiore dell'albero, nel luogo più cospicuo.
- c) Oltre ai fanali prescritti nel paragrafo a) della presente regola, una nave a vela in rotta può mostrare in cima o nella parte superiore dell'albero, nel luogo dove sono più apparenti, due fanali sovrapposti visibili su tutto l'arco d'orizzonte, tenuto conto che il fanale superiore deve essere rosso e quello inferiore verde. Nondimeno, i due fanali non devono essere mostrati simultaneamente al fanale autorizzato nel paragrafo b) della presente regola.
- d) i) Una nave a vela di lunghezza inferiore a 7 metri deve, se possibile, mostrare i fanali prescritti nei paragrafi a) o b) della presente regola, ma se lo omette, deve essere pronta a mostrare immediatamente, per prevenire un abbordo, una lampada elettrica o un fanale con luce bianca.
- ii) Una nave a remi può mostrare i fanali prescritti nella presente regola per le navi a vela ma, se lo omette, deve essere pronta a mostrare immediatamente, per prevenire un abbordo, una lampada elettrica o un fanale con luce bianca.
- e) Una nave che fa rotta simultaneamente a vela e con un mezzo di propulsione meccanico deve mostrare a proravia, nel luogo più cospicuo, un segnale di forma conica con la punta rivolta in basso.

**Regola 26** Navi da pesca

- a) Una nave intenta a pescare, se fa rotta o se è all'ancora, deve mostrare soltanto i fanali e i segnali prescritti nella presente regola.
- b) Una nave intenta alla pesca a strascico, ossia che rastrella il fondo con una rete dragante o un altro apparecchio di pesca, deve mostrare:
- i) due fanali sovrapposti, visibili su tutto l'arco d'orizzonte, dei quali il superiore deve essere verde e quello inferiore bianco, oppure un segnale formato di due coni sovrapposti riuniti con la punta; una nave di lunghezza inferiore a 20 metri può, invece di questo segnale, mostrare un paniere;
  - ii) un fanale di testa d'albero disposto ad altezza superiore a quella del fanale verde visibile su tutto l'arco d'orizzonte e posteriormente a quest'ultimo. Le navi di lunghezza inferiore a 50 metri non sono tenute a mostrare questo fanale ma possono farlo;
  - iii) se ha dell'abbrivo oltre ai fanali prescritti nel presente paragrafo, fanali laterali e un fanale poppiero.

<sup>25</sup> Nuovo testo giusta emendamenti del 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

- c) Una nave intenta a pescare, diversa da una nave intenta alla pesca a strascico deve mostrare:
- i) due fanali sovrapposti visibili su tutto l'arco d'orizzonte, di cui quello superiore deve essere rosso e quello inferiore bianco, oppure un segnale formato di due coni sovrapposti riuniti con la punta; una nave di lunghezza inferiore a 20 metri può, invece di questo segnale, mostrare un paniere;
  - ii) se il suo attrezzo di pesca risulta spiegato su una distanza orizzontale superiore a 150 metri a partire dalla nave, un fanale bianco visibile su tutto l'arco d'orizzonte oppure in cono, con la punta rivolta in alto, nell'allineamento dell'attrezzo;
  - iii) se è in abbrivo è spento, oltre ai fanali prescritti nel presente paragrafo, fanali laterali e un fanale poppiero.
- d) Una nave intenta a pescare in prossimità d'altre navi intente pure a pescare può mostrare i segnali suppletivi descritti nell'allegato II del presente regolamento.
- e) Una nave che non è intenta a pescare non deve mostrare i fanali o i segnali prescritti nella presente regola, ma solamente quelli per una nave della sua lunghezza.

**Regola 27** Navi che non possono governare e navi a capacità di governo limitata

- a) Una nave che non può governare deve mostrare:
- i) nel luogo più cospicuo, due fanali rossi sovrapposti visibili su tutto l'arco d'orizzonte;
  - ii) nel luogo più cospicuo, due palloni o segnali analoghi sovrapposti;
  - iii) se è in abbrivo, oltre ai fanali prescritti nel presente paragrafo, i fanali laterali e un fanale poppiero.
- b) Una nave a capacità di governo limitata, diversa da una nave che esegue operazioni di sminamento<sup>26</sup> deve mostrare:
- i) nel luogo più cospicuo, tre fanali sovrapposti visibili su tutto l'arco d'orizzonte, tenuto conto che il fanale superiore e quello inferiore devono essere rossi e quello mediano bianco;
  - ii) nel luogo più cospicuo, tre segnali sovrapposti, tenuto conto che il segnale superiore e quello inferiore devono essere palloni e quello mediano un bicono;
  - iii) se è in abbrivo, oltre ai fanali prescritti nell'alinea i), un fanale oppure<sup>27</sup> fanali di testa d'albero, fanali laterali e un fanale poppiero;
  - iv) se è ancorata, oltre ai fanali o segnali prescritti negli alinea i) e ii), i fanali o segnali prescritti nella regola 30.

<sup>26</sup> Nuova espressione del 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

<sup>27</sup> Nuova frase del 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

c)<sup>28</sup> Una nave a propulsione meccanica intenta ad eseguire un'operazione di rimorchio che rende difficile un mutamento di rotta sia alla nave che rimorchia sia al rimorchiato deve, oltre ai fanali e segnali prescritti dalla regola 24 a), mostrare i fanali o i segnali di cui ai paragrafi b) i) e b) ii) della presente regola.

d) Una nave a capacità di governo limitata, intenta a lavori di dragaggio o occupata in operazioni subacquee, deve mostrare i fanali e i segnali prescritti nei commi i), ii) e iii) del paragrafo b) della presente regola e, se esiste un'ostruzione, deve mostrare inoltre:

- i) due fanali rossi visibili su tutto l'arco d'orizzonte o due palloni sovrapposti per indicare il lato in cui si trova l'ostruzione;
- ii) due fanali verdi visibili su tutto l'arco d'orizzonte o due biconi sovrapposti per indicare il lato sul quale può passare un'altra nave;
- iii)<sup>29</sup> quando è alla fonda, invece dei fanali o del segnale prescritti dalla regola 30, i fanali o segnali previsti nel presente paragrafo.

e)<sup>30</sup> Una nave che partecipa ad operazioni di immersione e che non può per le sue dimensioni, mostrare tutti i fanali o segnali prescritti dal paragrafo d) della presente regola, deve mostrare:

- i) nel sito più visibile, tre fanali sovrapposti visibili a giro d'orizzonte con i fanali superiore ed inferiore a luce rossa e quello centrale a luce bianca;
- ii) una riproduzione rigida, di almeno un metro di altezza, della bandiera «A» del Codice internazionale dei segnali. È necessario fare in modo che questa riproduzione sia visibile a giro d'orizzonte.

f)<sup>31</sup> Una nave impegnata in un'operazione di sminamento deve mostrare, oltre ai fanali previsti per le navi a propulsione meccanica nella regola 23 o i fanali oppure il segnale prescritti per le navi alla fonda nella regola 30, secondo i casi, tre fanali a luce verde visibili a giro d'orizzonte oppure tre palloni. Deve mostrare uno di questi fanali o segnali in prossimità della testa d'albero di trinchetto ed uno di questi fanali o segnali a ciascuna estremità del pennone di trinchetto. Questi fanali o segnali indicano che è pericoloso per un'altra nave accostarsi a meno di 1000 metri da quella che effettua lo sminamento.

g)<sup>32</sup> Le navi di lunghezza inferiore ai 12 metri, eccettuate quelle impegnate in operazioni di immersione, non sono tenute a mostrare i fanali e segnali prescritti dalla presente regola.

28 Nuovo testo giusta emendamenti del 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

29 Vecchio numero IV. Nuovo testo giusta del 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

30 Nuovo testo giusta emendamenti del 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

31 Nuovo testo giusta emendamenti del 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

32 Nuovo testo giusta emendamenti del 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

h) I segnali prescritti nella presente regola non sono segnali di navi in pericolo che chiedono assistenza. I segnali di quest'ultima categoria costituiscono l'oggetto dell'allegato IV del presente Regolamento.

**Regola 28** Navi ostacolate dalla loro immersione

Una nave ostacolata dalla sua immersione può, oltre ai fanali prescritti per le navi a propulsione meccanica nella regola 23, mostrare nel luogo più cospicuo tre fanali rossi sovrapposti, visibili su tutto l'arco d'orizzonte oppure un segnale cilindrico.

**Regola 29** Navi pilota

a) Una nave pilota in servizio di pilotaggio deve mostrare:

- i) in testa all'albero o in prossimità di quest'ultima, due fanali sovrapposti visibili su tutto l'arco d'orizzonte, di cui il fanale superiore deve essere bianco e il fanale inferiore rosso;
- ii) inoltre, se fa rotta, due fanali laterali e un fanale poppiero;
- iii)<sup>33</sup> alla fonda, oltre ai fanali prescritti dal comma i), il fanale, i fanali od il segnale prescritti dalla regola 30 per le navi alla fonda.

b) Una nave pilota, se non è in servizio di pilotaggio, deve mostrare i fanali o i segnali prescritti per una nave della sua lunghezza.

**Regola 30** Navi all'ancora e navi incagliate

a) Una nave all'ancora deve mostrare nel luogo più cospicuo:

- i) a prora, un fanale bianco visibile su tutto l'arco d'orizzonte oppure un pallone;
- ii) a poppavia, o vicino a poppavia, ad un'altezza inferiore al fanale prescritto nell'alinea i), un fanale bianco visibile su tutto l'arco d'orizzonte.

b) Una nave all'ancora di lunghezza inferiore a 50 metri può mostrare, nel luogo più cospicuo, un fanale bianco visibile su tutto l'arco d'orizzonte invece dei fanali prescritti nel paragrafo a) della presente regola.

c) Inoltre, una nave all'ancora può utilizzare i fanali di lavoro disponibili oppure fanali equivalenti per illuminare i ponti. Questa disposizione è coercitiva per le navi di lunghezza uguale o superiore a 100 metri.

d) Una nave incagliata deve mostrare i fanali prescritti nei paragrafi a) o b) della presente regola e, inoltre, nel luogo più cospicuo:

- i) due fanali rossi sovrapposti visibili su tutto l'arco d'orizzonte;
- ii) tre palloni sovrapposti.

<sup>33</sup> Nuovo testo giusta emendamenti dal 19 nov. 1981, in vigore dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

e) Le navi di lunghezza inferiore a 7 metri, se sono all'ancora non sono tenute a mostrare i fanali od il segnale prescritti nei paragrafi a) e b)<sup>34</sup> della presente regola, salvo se sono all'ancora o incagliati in un canale stretto, in una via d'accesso o in una rada, in prossimità di questi luoghi ovvero su rotte abitualmente frequentate da altre navi.

f)<sup>35</sup> Le navi di lunghezza inferiore ai 12 metri, se incagliate, non sono tenute a mostrare i fanali o segnali prescritti nei commi i) e ii) del paragrafo d) della presente regola.

### **Regola 31** Idrovolanti

Un idrovolante che si trova nell'impossibilità di mostrare i fanali e i segnali presentanti le caratteristiche e situati nei luoghi prescritti dalle regole della presente parte, deve mostrare fanali e segnali il più possibilmente simili a quelli prescritti nelle presenti regole.

## **Parte D** **Segnali sonori e luminosi**

### **Regola 32** Definizioni

- a) Il termine «fischio» designa qualsiasi apparecchio di segnalazione sonora atto ad emettere i suoni prescritti e conforme alle indicazioni dell'allegato III del presente Regolamento.
- b) L'espressione «suono breve» designa un suono di una durata di circa un secondo.
- c) L'espressione «suono prolungato» designa un suono di una durata di 4 a 6 secondi.

### **Regola 33** Materiale di segnalazione sonora

- a) Le navi di una lunghezza uguale o superiore a 12 metri devono essere munite di un fischio e di una campana e le navi di lunghezza uguale o superiore a 100 metri devono inoltre essere munite di un gong il cui suono e tono non devono poter essere confusi con quelli della campana. Il fischio, la campana e il gong devono soddisfare alle indicazioni dell'allegato III del presente regolamento. La campana o il gong, oppure ambedue, possono essere sostituiti da un altro oggetto avente rispettivamente le stesse caratteristiche sonore, a condizione che sia sempre possibile azionare manualmente i segnali prescritti.
- b) Le navi di lunghezza inferiore a 12 metri non sono tenute ad avere a bordo gli apparecchi di segnalazione sonora prescritti nel paragrafo a) della presente regola,

<sup>34</sup> Nuova frasa dal 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

<sup>35</sup> Introdotto mediante emendamenti il 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).



ma devono, se lo omettono, essere munite di un dispositivo capace di emettere un segnale sonoro efficace.

**Regola 34** Segnali di manovra e segnali d'avvertimento

a) Qualora navi siano in vista le une delle altre, una nave a propulsione meccanica facente rotta deve, se effettua manovre autorizzate o prescritte nelle presenti regole, indicare tali manovre mediante i segnali seguenti, emessi con il fischio:

- un suono breve per significare «sto accostando a dritta»;
- due suoni brevi per significare «sto accostando a sinistra»;
- tre suoni brevi per significare «vado indietro con le macchine».

b) Tutte le navi possono completare i segnali a fischio prescritti nel paragrafo a) della presente regola con segnali luminosi ripetuti, secondo i bisogni, durante la manovra:

- i) questi segnali luminosi hanno il significato seguente:
  - un lampo: «sto accostando a dritta»;
  - due lampi: «sto accostando a sinistra»;
  - tre lampi: «vado indietro con le macchine»;
- ii) ogni lampo deve avere una durata di un secondo circa, tenuto conto che l'intervallo fra i lampi deve essere d'un secondo circa e l'intervallo fra segnali successivi deve essere di almeno 10 secondi;
- iii) il fanale utilizzato per questo segnale deve, se esiste, essere un fanale a luce bianca visibile su tutto l'arco d'orizzonte a una distanza di 5 miglia almeno e deve essere conforme alle disposizioni dell'allegato I al presente Regolamento.<sup>36</sup>

c) Se delle navi sono in vista le une delle altre in un canale stretto o in una via d'accesso:

- i) la nave che intende raggiungere l'altra deve, conformemente alle disposizioni della regola 9 e) i), indicare la sua intenzione emettendo con il fischio i segnali seguenti:
  - due suoni prolungati seguiti da un suono breve per significare «intendo raggiungervi a dritta»;
  - due suoni prolungati seguiti da due suoni brevi per significare «intendo raggiungervi a sinistra»;
- ii) la nave che sta per essere raggiunta deve, manovrando conformemente alle disposizioni della regola 9 e) i), indicare il suo accordo emettendo con il fischio il segnale seguente:
  - un suono prolungato, un suono breve, un suono prolungato e un suono breve, emessi in questo ordine.

<sup>36</sup> Introdotta mediante emendamenti del 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

d) Qualora due navi in vista l'una dell'altra s'accostino l'una all'altra e se, per un motivo qualsiasi, una di esse non comprende l'intenzione o le manovre dell'altra, oppure è incerta che l'altra nave prende le misure sufficienti per evitare l'abbordo, la nave che ha dubbi li esprime immediatamente emettendo con il fischio una rapida serie di almeno cinque suoni brevi. Questo segnale può essere completato con un segnale luminoso di almeno cinque lampi brevi e rapidi.

e) Una nave, che s'avvicina ad un gomito o ad una parte di un canale o di una via d'accesso dove un ostacolo può nascondere altre navi, deve emettere un suono prolungato. Qualsiasi nave che viene nella sua direzione e riceve il segnale dall'altra parte del gomito o dietro l'ostacolo, deve rispondere a questo segnale emettendo un suono prolungato.

f) Se a bordo di una nave sono installati fischi a una distanza di più di 100 metri gli uni dagli altri, per emettere segnali di manovra o d'avvertimento dev'essere utilizzato un solo fischio.

### **Regola 35** Segnali sonori in caso di visibilità ridotta

Tanto di giorno, quanto di notte, all'interno o in prossimità di una zona in cui la visibilità è ridotta, i segnali prescritti nella presente regola devono essere utilizzati come segue:

a) Una nave a propulsione meccanica che è in abbrivo deve emettere un suono prolungato ad intervalli non superiori a due minuti.

b) Una nave in rotta, a macchine ferme e con l'abbrivo spento, deve emettere, ad intervalli non superiori a due minuti, due suoni prolungati separati da un intervallo di due secondi circa.

c) Una nave che non può governare, una nave a capacità di governo limitata, una nave ostacolata dalla sua immersione, una nave a vela, una nave intenta a pescare e una nave che ne rimorchia o ne spinge un'altra, deve emettere, invece dei segnali prescritti nei paragrafi a) o b) della presente regola, tre suoni consecutivi, ossia un suono prolungato seguito da due suoni brevi, a intervalli non superiori a due minuti.

d)<sup>37</sup> Una nave intenta alla pesca quando è alla fonda, ed una nave con capacità di manovra limitata intenta ai suoi lavori alle fonda, devono emettere invece dei segnali prescritti nel paragrafo g) della presente regola, il segnale prescritto nel paragrafo c) della presente regola.

e)<sup>38</sup> Una nave rimorchiata oppure, se ne sono rimorchiate diverse, l'ultima nave del convoglio deve, se vi è equipaggio a bordo, emettere, ad intervalli non superiori a due minuti, quattro suoni consecutivi, ossia un suono prolungato seguito da tre suoni brevi. Se è possibile, detto segnale deve essere emesso immediatamente dopo il segnale del rimorchiatore

<sup>37</sup> Introdotta mediante emendamenti del 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

<sup>38</sup> Vecchia lett. d

f)<sup>39</sup> Una nave intenta a spingere e una nave spinta in avanti, collegate da un raccordo rigido in modo da costituire un'unità composta, devono essere considerate una nave a propulsione meccanica e devono emettere i segnali prescritti nei paragrafi a) o b) della presente regola.

g)<sup>40</sup> Una nave all'ancora deve suonare la campana rapidamente durante cinque secondi circa, ad intervalli non superiori a un minuto. A bordo di una nave di lunghezza uguale o superiore a 100 metri, la campana deve essere suonata a proravia della nave e immediatamente dopo deve essere rapidamente suonato il gong durante cinque secondi circa a poppavia. Una nave all'ancora può inoltre emettere tre suoni consecutivi, ossia un suono breve seguito da un suono prolungato e da un suono breve, per segnalare la sua posizione e la possibilità di un abbordo con una nave che si avvicina.

h)<sup>41</sup> Una nave incagliata deve suonare la campana e, in caso di bisogno, il gong, come è prescritto nel paragrafo g<sup>42</sup> della presente regola. Inoltre, essa deve dare tre colpi di campana separati e distinti immediatamente prima e dopo il suono rapido della campana. In più, una nave incagliata può emettere con il fischio un segnale adeguato.

i)<sup>43</sup> Una nave di lunghezza inferiore a 12 metri non è tenuta ad emettere i segnali suddetti, ma ove lo ometta, deve emettere un altro segnale sonoro efficace ad intervalli non superiori a due minuti.

j)<sup>44</sup> La nave pilota in servizio di pilotaggio può, oltre ai segnali prescritti ai paragrafi a), b) o g)<sup>45</sup> della presente regola, emettere un segnale d'identificazione consistente in quattro suoni brevi.

### **Regola 36** Segnali destinati ad attirare l'attenzione

Qualsiasi nave può, se giudica necessario d'attirare l'attenzione di un'altra nave, emettere segnali luminosi o sonori che non possano essere confusi con qualunque altro segnale autorizzato in una qualsiasi delle presenti regole, oppure dirigere il fascio del suo proiettore in direzione del pericolo che minaccia la nave ma in modo tale da non disturbare altre navi.

<sup>46</sup>«Ogni fanale destinato ad attirare l'attenzione di un'altra nave non deve poter essere confuso con un segnale di ausilio alla navigazione. Ai fini della presente regola dovrà essere evitato l'impiego di fanali a luci intermittenti o ruotanti ad alta intensità, quali i fari giroscopici.»

<sup>39</sup> Vecchia lett. e

<sup>40</sup> Vecchia lett. f

<sup>41</sup> Vecchia lett. g

<sup>42</sup> Nuovo riferimento secondo del 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

<sup>43</sup> Vecchia lett. h

<sup>44</sup> Vecchia lett. i

<sup>45</sup> Nuovo riferimento secondo del 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

<sup>46</sup> Frasi 2 e 3 introdotte il 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

Una nave in pericolo che domanda assistenza deve utilizzare o mostrare i segnali descritti<sup>47</sup> nell'allegato IV del presente Regolamento.

## **Parte E**

### **Esenzioni**

#### **Regola 38**      Esenzioni

Qualsiasi nave (o categoria di navi) che soddisfa alle prescrizioni delle regole internazionali del 1960<sup>48</sup> per prevenire gli abbordi in mare e che sia stata impostata oppure che si trova in uno stadio di costruzione equivalente, prima dell'entrata in vigore del presente regolamento, può beneficiare delle esenzioni seguenti che si applicano a detto regolamento:

- a) Impianto dei fanali la cui portata luminosa è prescritta nella regola 22: quattro anni a contare dalla data d'entrata in vigore del presente Regolamento.
- b) Impianto dei fanali i cui colori sono prescritti nella sezione VII dell'allegato I del presente regolamento: quattro anni a contare dalla data d'entrata in vigore del presente regolamento.
- c) Cambiamento del luogo dei fanali risultante dal passaggio dalle misure britanniche al sistema metrico e dall'arrotondamento delle cifre delle misure: esenzione permanente.
- d) i) Cambiamento del luogo dei fanali di testa d'albero a bordo delle navi di lunghezza inferiore a 150 metri, risultante dalle prescrizioni della sezione 3 a) dell'allegato I<sup>49</sup> esenzione permanente.  
ii) Cambiamento del luogo dei fanali di testa d'albero a bordo di navi di lunghezza uguale o superiore a 150 metri, risultante dalle prescrizioni della sezione 3 a) dell'allegato I del presente regolamento: nove anni a contare dalla data d'entrata in vigore del presente regolamento.
- e) Cambiamento del luogo dei fanali di testa d'albero risultante dalle prescrizioni della sezione 2 b) dell'allegato I<sup>50</sup> nove anni a contare dalla data d'entrata in vigore del presente regolamento.
- f) Cambiamento del luogo dei fanali laterali risultante dalle prescrizioni delle sezioni 2 (g) e 3 (b) dell'allegato I<sup>51</sup> nove anni a contare dalla data d'entrata in vigore del presente regolamento.

<sup>47</sup> Nuova espressione mediante emendamenti del 19. nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

<sup>48</sup> (RU 1965 693)

<sup>49</sup> Introdotto mediante emendamenti del 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

<sup>50</sup> Introdotto mediante emendamenti del 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

<sup>51</sup> Introdotto mediante emendamenti del 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

g) Specificazione del materiale di segnalazione sonora prescritto nell'allegato III<sup>52</sup> nove anni a contare dalla data d'entrata in vigore del presente regolamento.

h) Cambiamento di collocazione dei fanali visibili a giro d'orizzonte derivante dalle prescrizioni della sezione 9 b) dell'Allegato I al presente Regolamento: esenzione permanente.

<sup>52</sup> Introdotta mediante emendamenti del 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU **1983** 876).

## **Posizione e caratteristiche tecniche dei fanali e segnali**

### **1. Definizione**

L'espressione «altezza al di sopra dello scafo» designa l'altezza al di sopra del ponte continuo più elevato.

Questa altezza deve essere misurata a partire dal punto sotto il fanale alla verticale del medesimo.

### **2. Disposizione verticale dei fanali e distanza fra di loro**

a) A bordo delle navi a propulsione meccanica di lunghezza uguale o superiore a 20 metri, i fanali di testa d'albero devono essere disposti come segue:

- i) il fanale di testa d'albero anteriore oppure, ove occorra, il fanale unico deve trovarsi ad un'altezza di 6 metri almeno al di sopra dello scafo e, se la larghezza della nave supera 6 metri, a un'altezza al di sopra dello scafo almeno uguale a questa larghezza, tenuto però conto che tale altezza non deve superare 12 metri;
- ii) quando esistono due fanali di testa d'albero, il fanale posteriore deve trovarsi a un'altezza di almeno 4,5 metri superiore a quella del fanale anteriore.

b) La distanza verticale fra i fanali di testa d'albero delle navi a propulsione meccanica deve essere tale che il fanale posteriore possa sempre essere visto distintamente al di sopra del fanale anteriore, a una distanza di 1000 metri a proravia della nave al livello del mare, in tutte le condizioni normali d'assetto.

c) Il fanale di testa d'albero di una nave a propulsione meccanica di lunghezza uguale o superiore a 12 metri, ma inferiore a 20 metri, deve trovarsi a un'altezza di 2,5 metri almeno al di sopra dello scafo.

d) Una nave a propulsione meccanica di lunghezza inferiore a 12 metri può avere il fanale più elevato a un'altezza inferiore a 2,5 metri al di sopra dello scafo. Nondimeno, se porta un fanale di testa d'albero in più dei fanali laterali e del fanale poppiero oppure il fanale visibile su tutto l'arco d'orizzonte prescritto nella regola 23 c) in più dei fanali laterali, il fanale di testa d'albero o il fanale visibile su tutto l'arco d'orizzonte deve trovarsi a un metro almeno al di sopra dei fanali laterali.

e) Uno dei due o tre fanali di testa d'albero prescritti per una nave a propulsione meccanica che ne rimorchia o spinge un'altra, deve trovarsi nella medesima collocazione del fanale di testa d'albero a prua o a poppa restando inteso che se il fanale inferiore di testa albero poppiero si trova sull'albero poppiero, deve essere collocato almeno 4,5 metri più in alto rispetto al fanale di testa d'albero prodiero.

<sup>53</sup> Aggiornato giusta la modifiche del 19 nov. 1981 (RU 1983 876) e del 19 nov. 1987, in vigore per la Svizzera dal 19 nov. 1989 (RU 1989 1763).

- f) i) Il fanale o i fanali di testa d'albero prescritti nella regola 23 a) devono essere collocati al di sopra ed a debita distanza dagli altri fanali ed ostacoli ad eccezione di quelli descritti nel comma ii).
- ii) Ove non sia possibile collocare al di sopra dei fanali di testa d'albero i fanali visibili a giro d'orizzonte previsti dalla regola 27 b) i) o dalla regola 28, essi possono essere collocati al di sopra del fanale o dei fanali di testa d'albero poppiero oppure, su un piano verticale, fra il fanale o i fanali di testa d'albero prodiero ed il fanale o i fanali di testa d'albero poppiero a condizione che, in quest'ultimo caso, siano adempiute le prescrizioni del paragrafo c) della sezione 3 del presente Allegato.
- g) I fanali laterali di una nave a propulsione meccanica devono trovarsi a un'altezza al di sopra dello scafo non superiore ai tre quarti dell'altezza del fanale di testa d'albero anteriore. Essi non devono essere collocati troppo in basso affinché non siano confusi con le luci del ponte.
- h) I fanali laterali, quando sono riuniti in un fanale combinato e portati da una nave a propulsione meccanica di lunghezza inferiore a 20 metri, devono trovarsi a un metro almeno al disotto del fanale di testa d'albero.
- i) Se le regole prescrivono due o tre fanali sovrapposti, questi ultimi devono essere spaziati nel modo seguente:
- i) a bordo di una nave di lunghezza uguale o superiore a 20 metri, questi fanali devono essere spaziati di due metri almeno, il fanale inferiore deve trovarsi ad una altezza di almeno 4 metri al disopra del ponte salvo se la nave è tenuta a portare un fanale di rimorchiatura;
- iii) i fanali, se sono tre, devono essere collocati ad intervalli regolari.
- j) i fanali inferiori dei due fanali visibili su tutto l'arco d'orizzonte, prescritti per le navi intente a pescare, deve trovarsi a un'altezza sopra i fanali laterali almeno uguale al doppio della distanza separante i due fanali verticali.
- k) Se una nave reca due fanali d'ancoraggio, quello anteriore prescritto dalla regola 30 a) i) deve trovarsi ad un'altezza di almeno 4,5 metri superiore a quella del fanale posteriore. A bordo di una nave di lunghezza uguale o superiore a 50 metri, il fanale d'ancoraggio anteriore deve trovarsi ad una altezza di almeno 6 metri al disopra del ponte.

### **3. Disposizione orizzontale dei fanali e spazio fra di loro**

- a) Se per una nave a propulsione meccanica sono prescritti due fanali di testa d'albero, la distanza orizzontale che li separa deve essere almeno uguale alla metà della lunghezza della nave, ancorché non sia necessario che detta distanza superi 100 metri. Il fanale anteriore non deve essere collocato, rispetto alla prora della nave, a una distanza superiore al quarto della lunghezza della nave.
- b) A bordo di una nave a propulsione meccanica di lunghezza uguale o superiore a 20 metri, i fanali laterali non devono trovarsi davanti ai fanali di testa d'albero anteriori. Essi vanno disposti sul lato della nave o in prossimità di quest'ultimo.

c) Quando i fanali prescritti dalla regola 27 b) i) o dalla regola 28 sono collocati su un piano verticale fra il fanale o i fanali di testa d'albero prodiero ed il fanale o i fanali di testa d'albero poppiero, questi fanali visibili a giro d'orizzonte devono trovarsi ad una distanza orizzontale di almeno 2 metri dall'asse longitudinale della nave in senso trasversale.

#### **4. Particolari concernenti la disposizione dei fanali di direzione per le navi da pesca, le navi da dragaggio e le navi occupate in lavori subacquei**

a) Il fanale di direzione dell'attrezzo spiegato di una nave intenta a pescare, prescritti nella regola 26 c) ii), deve essere collocato a una distanza orizzontale di 2 metri almeno e di 6 metri al massimo dai due fanali rosso e bianco visibili su tutto l'arco d'orizzonte. Questo fanale deve essere collocato ad un'altezza che non sia né superiore a quella del fanale bianco visibile su tutto l'arco d'orizzonte prescritto nella regola 26 c) i), né inferiore a quella dei fanali laterali.

b) La distanza orizzontale fra i fanali e i segnali che, a bordo d'una nave occupata in lavori di dragaggio o in lavori subacquei, indicano il lato d'ostruzione e/o il lato sul quale il passaggio può avvenire senza pericolo, come quelli prescritti nella regola 27 d) i) e ii), e i fanali e segnali prescritti nella regola 27 b) i) e ii), deve essere possibilmente ampia e comunque almeno di 2 metri. Il più elevato di questi fanali o segnali non deve in ogni caso essere posto ad un'altezza maggiore del fanale o segnale inferiore facente parte della serie di tre fanali o segnali prescritti nella regola 27 b) i) e ii).

#### **5. Schermatura dei fanali laterali**

I fanali laterali delle navi di lunghezza uguale o superiore ai 20 metri devono essere muniti dal lato della nave di schermi dipinti in nero e essere conformi alle prescrizioni della sezione 9 del presente Allegato. A bordo delle navi di lunghezza inferiore ai 20 metri i fanali laterali, ove necessari per adempiere alle prescrizioni della sezione 9 del presente allegato, devono essere muniti dal lato della nave, di schermi verniciati in nero opaco. Nel caso di un fanale combinato, che utilizza un filamento verticale unico e una separazione assai stretta fra il settore verde e il settore rosso, non è necessario prevedere schermi esterni.

#### **6. Segnali**

a) I segnali devono essere neri ed avere le dimensioni seguenti:

- i) un pallone deve avere almeno 0,6 metri di diametro;
- ii) un cono deve avere un diametro di base di almeno 0,6 metri e un'altezza uguale al diametro;
- iii) un segnale cilindrico deve avere un diametro di almeno 0,6 metri e un'altezza pari al doppio del diametro;
- iv) un bicono si compone di due coni di cui all'alinea ii) precedente, aventi la base comune.

b) La distanza verticale fra i segnali deve essere almeno di 1,5 metri.



c) A bordo di una nave di lunghezza inferiore a 20 metri, i segnali possono avere dimensioni inferiori ma sempre proporzionate alle dimensioni della nave; la distanza che li separa può essere conseguentemente ridotta.

## 7. Colore dei fanali

La colorazione di tutti i fanali di navigazione deve essere conforme alle norme seguenti, stabilite nei limiti indicati dalla tavola cromatica della commissione internazionale dell'illuminazione (CIE).

I limiti di zona dei diversi colori sono indicati dalle seguenti coordinate dei vertici degli angoli:

i)	Bianco					
	x	0.525	0.525	0.452	0.310	0.443
	y	0.382	0.440	0.440	0.348	0.382
ii)	Verde					
	x	0.028	0.009	0.300	0.203	
	y	0.385	0.723	0.511	0.356	
iii)	Rosso					
	x	0.680	0.660	0.735	0.721	
	y	0.320	0.320	0.265	0.259	
iv)	Giallo					
	x	0.612	0.618	0.575	0.575	
	y	0.382	0.382	0.425	0.406	

## 8. Intensità luminosa dei fanali

a) L'intensità luminosa minima dei fanali dev'essere calcolata con la formula:

$$I = 3,34 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D}$$

dove

I = Intensità luminosa in candele nelle condizioni d'esercizio

T = Valore di soglia della densità d'illuminazione con  $2 \times 10^{-7}$  lux

D = Portata luminosa in miglia marine

K = Coefficiente di visibilità.

Per i fanali prescritti, K è uguale allo 0,8, ciò che corrisponde a una visibilità meteorologica di circa 13 miglia marine

b) La tabella seguente indica alcuni valori ottenuti con questa formula:

Portata luminosa in miglia marine D	Intensità luminosa in candele $K = 0,8$ I
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

*Nota:* L'intensità luminosa massima dei fanali di navigazione dovrebbe essere limitata in modo da evitare abbagliamenti. La limitazione dell'intensità luminosa non dev'essere ottenuta mediante comando variabile.

### 9. Settori orizzontali di visibilità

- a) i) I fanali laterali devono, installati che siano, disporre verso proravia delle intensità minime richieste. Le intensità devono diminuire fintanto che risultano praticamente nulle fra 1 e 3 gradi fuori dei settori prescritti.
- ii) Per i fanali poppieri e i fanali di testa d'albero come anche per i fanali laterali al limite del settore di visibilità situato a 22,5 gradi a poppavia del traverso, le intensità minime richieste devono essere mantenute su tutto l'arco d'orizzonte dei settori prescritti nella regola 21 fino a 5 gradi all'interno di questi settori. A partire da 5 gradi all'interno dei settori prescritti, l'intensità può diminuire fino al 50 per cento entro il limite dei settori prescritti; successivamente, essa deve diminuire costantemente fino a risultare praticamente nulla a 5 gradi al massimo fuori dei settori prescritti.
- b) Ad eccezione dei fanali d'ancoraggio prescritto dalla regola 30 che non devono necessariamente essere posti troppo al di sopra dello scafo, i fanali visibili su tutto l'arco d'orizzonte devono essere collocati in modo da non essere nascosti da alberi, da alberi completivi o da qualsiasi altra struttura entro settori angolari superiori a 6 gradi.

### 10. Settori verticali di visibilità

- a) I settori verticali di visibilità dei fanali elettrici una volta installati ad eccezione dei fanali installati a bordo delle navi a vela facenti rotta devono essere tali da mantenere:
- i) almeno l'intensità minima richiesta di 5 gradi al di sopra del piano orizzontale a 5 gradi al di sotto di questo piano;
- ii) almeno il 60 per cento dell'intensità minima richiesta di 7,5 gradi al di sopra del piano orizzontale a 7,5 gradi al di sotto di questo piano.
- b) Nel caso di navi a vela facenti rotta i settori verticali di visibilità dei fanali elettrici una volta installati devono essere tali da mantenere:
- i) almeno l'intensità minima di 5 gradi al di sopra del piano orizzontale a 5 gradi al di sotto di questo piano;

- ii) almeno 50 per cento dell'intensità minima richiesta di 25 gradi al di sopra del piano orizzontale a 25 gradi al di sotto di questo piano.
- c) Per i fanali diversi da quelli elettrici, queste indicazioni devono essere osservate il più fedelmente possibile.

### **11. Intensità dei fanali non elettrici**

I fanali non elettrici devono avere, per quanto possibile le intensità minime indicate nella tavola della sezione 8 del presente allegato.

### **12. Fanali di manovra**

Nonostante le disposizioni della sezione 2 f) del presente allegato, il fanale di manovra descritto nella regola 34 b) deve essere situato nello stesso piano assiale del fanale o dei fanali di testa d'albero e, per quanto è possibile, a una distanza verticale di 2 metri almeno al di sopra del fanale di testa d'albero anteriore, a condizione d'essere collocato a distanza verticale di almeno 2 metri al disopra o al disotto del fanale di testa d'albero posteriore. Ove vi sia un solo fanale di testa d'albero, il fanale di manovra, se esiste, deve essere collocato nel luogo più cospicuo, a una distanza verticale di almeno 2 metri dal fanale di testa d'albero.

### **13. Approvazione**

La costruzione dei fanali e dei segnali e l'installazione e bordo dei fanali devono essere giudicate soddisfacenti dall'autorità competente dello Stato di cui la nave è autorizzata a battere bandiera.

## **Segnali suppletivi delle navi da pesca intente a pescare in prossimità le une delle altre**

### **1. In generale**

I fanali menzionati nel presente allegato, se sono mostrati in applicazione delle disposizioni della regola 26 d), devono essere posti nel luogo più cospicuo, a 0,9 metri almeno gli uni dagli altri e a un livello inferiore a quello dei segnali prescritti nella regola 26 b) e c) i). Essi devono essere visibili su tutto l'arco d'orizzonte a una distanza di almeno un miglio, ancorché questa distanza debba essere inferiore alla portata dei fanali prescritti nelle presenti regole per le navi da pesca.

### **2. Segnali per le sciabiche**

a) Le navi intente a pescare a strascico con sciabica o altro apparecchio immerso possono mostrare:

- i) quando gettano le reti: due fanali bianchi sovrapposti;
- ii) quando tirano le reti: un fanale bianco collocato verticalmente sopra ad un fanale rosso;
- iii) se le loro reti sono impigliate in un ostacolo: due fanali rossi sovrapposti.

b) Una coppia di navi intenta alla pesca a strascico può mostrare:

- i) di notte, un proiettore diretto in avanti e in direzione dell'altra nave facente parte della coppia di sciabiche;
- ii) se gettano o tirano le reti oppure se le reti sono impigliate in un ostacolo, i fanali prescritti nella sezione 2 a) sottoindicata.

### **3. Segnali per navi intente a pescare con reti d'aggiramento**

Le navi intente a pescare con reti d'aggiramento possono mostrare due fanali gialli sovrapposti. Questi ultimi devono illuminarsi alternativamente ogni secondo, con un'uguale durata di luce e d'oscurità. Essi possono essere mostrati soltanto quando la nave è ostacolata dai suoi dispositivi di pesca.

## Caratteristiche tecniche del materiale di segnalazione sonora

### 1. Fischi

#### a) *Frequenza e portata sonora*

La frequenza di base del segnale deve essere compresa fra 70 e 700 Hz.

La portata sonora del segnale di un fischio è determinata dalle frequenze, che possono comprendere la frequenza di base e una o più frequenze maggiori, situate fra 180 e 700 Hz ( $\pm 1\%$ ), che devono fornire i livelli di pressione acustica specificati nella sezione 1 c) seguente

#### b) *Limite delle frequenze di base*

Allo scopo di garantire un'ampia gamma nelle caratteristiche dei fischi, la frequenza di base di un fischio deve essere compresa entro i limiti seguenti:

- i) fra 70 e 200 Hz a bordo di una nave di lunghezza uguale o superiore a 200 metri;
- ii) fra 130 e 350 Hz a bordo di una nave di lunghezza uguale o superiore a 75 metri, ma inferiore a 200 metri;
- iii) fra 250 e 700 Hz a bordo di una nave di lunghezza inferiore a 75 metri.

#### c) *Intensità del segnale e portata sonora*

Un fischio installato a bordo di una nave deve assicurare, nella direzione della sua intensità massima e a una distanza di un metro, un livello di pressione acustica di una banda d'almeno un terzo d'ottavo nella gamma di frequenza 180–700 Hz ( $\pm 1\%$ ), che sia almeno equivalente al valore indicato nella tavola seguente.

I fischi devono essere collocati nel luogo possibilmente più elevato affinché i suoni emessi siano meno intercettati dagli ostacoli a bordo e siano evitati, nella maggior misura possibile, i rischi di turbe auditive fra i membri dell'equipaggio. Il livello di pressione acustica del segnale di una nave non deve superare 110 dB (A) ai posti d'ascolto e non dovrebbe, per quanto possibile, superare 100 dB (A).

#### f) *Impianto di più fischi*

Più fischi, se sono installati a più di 100 metri gli uni dagli altri, devono essere collocati in modo da non essere azionati simultaneamente.

#### g) *Complesso di fischi*

Se, in ragione della presenza d'ostacoli, il campo acustico di un solo fischio o di uno dei fischi menzionati nel paragrafo f) rischia di comprendere una zona in cui il livello acustico del segnale risulta sensibilmente ridotto, è raccomandato d'utilizzare

<sup>54</sup> Aggiornato giusta le modifiche del 19 nov. 1981, in vigore per la Svizzera dal 1° giugno 1983 (RU 1983 876).

un complesso di fischi installati in modo da evitare la riduzione del livello acustico. Giusta le regole, un complesso di fischi è considerato un fischio unico. I fischi di un siffatto complesso non devono essere situati a più di 100 metri gli uni dagli altri e devono essere collocati in modo da poter essere azionati simultaneamente. Le loro frequenze devono differire le une dalle altre di almeno 10 Hz.

## 2. Campana o gong

### a) Intensità del segnale

Le campane, i gong o qualsiasi altro dispositivo avente caratteristiche acustiche analoghe devono assicurare un livello di pressione acustica di almeno 110 dB ad una distanza di 1 metro da questo materiale.

### b) Costruzione

Le campane e i gong devono essere costruiti con materiale anticorrosivo e concepiti in modo da emettere un suono chiaro. Il diametro dell'apertura della campana non deve essere inferiore a 300 mm sulle navi di lunghezza uguale o superiore ai 20 metri da 200 mm sulle navi di lunghezza uguale o superiore ai 12 metri ma inferiore ai 20 metri. Se è possibile, si raccomanda di installare un battaglio a comando meccanico, in modo da garantire una forza di percussione costante, pur mantenendo la possibilità di azionarlo a mano. La massa del battaglio non deve essere inferiore al 3 per cento di quella della campana.

## 3. Approvazione

La costruzione e il funzionamento del materiale di segnalazione sonora come anche il suo impianto a bordo della nave devono essere giudicati soddisfacenti dalle autorità competenti dello Stato di cui la nave è autorizzata a battere bandiera.

Lunghezza della nave in m	Livello del terzo d'ottavo a 1 m di distanza, in dB, riferito a $2 \times 10^{-5} \text{ N m}^2$	Portata sonora
200 o più	143	2
75, ma meno di 200	138	1,5
20, ma meno di 75	130	1
meno di 20	120	0,5

La portata sonora è stata indicata in questa tavola a titolo d'informazione. Essa corrisponde approssimativamente alla distanza alla quale può essere udito un fischio sul suo asse anteriore, con una probabilità del 90 per cento, in caso d'aria calma a bordo di una nave dove il livello del rumore di fondo ai posti d'ascolto è medio (ossia 68 dB nella banda d'ottavo accentrata sulla frequenza di 250 Hz e 63 dB nella banda d'ottavo accentrata su 500 Hz).

In pratica, la distanza alla quale può essere udito un fischio è assai variabile e dipende molto dalle condizioni meteorologiche. I valori indicati possono essere considerati caratteristici, ancorché, nel caso di vento violento o qualora il livello del rumore ai posti d'ascolto sia elevato, la portata sonora possa essere assai ridotta.

*d) Caratteristiche direzionali*

In tutte le direzioni del piano orizzontale comprese in un settore di  $\pm 45$  gradi per rapporto all'asse, il livello di pressione acustica di un fischio direzionale non deve essere inferiore di più di 4 dB al livello di pressione acustica prescritta sull'asse. In qualsiasi altra direzione del piano orizzontale, il livello di pressione acustica non deve essere inferiore di più di 10 dB al livello della pressione acustica prescritta sull'asse, in modo che la portata in ogni direzione sia uguale alla metà almeno della portata sull'asse. Il livello di pressione acustica deve essere misurato nella banda di un terzo d'ottavo che produce la portata sonora.

*e) Disposizione dei fischi*

Un fischio direzionale, se è autorizzato come fischio unico a bordo di una nave, deve essere installato in modo da produrre la sua intensità massima sul davanti della nave.

## Segnali di pericolo

1. I segnali seguenti, utilizzati o mostrati insieme o separatamente, annunciano il pericolo e il bisogno d'assistenza:

- a) colpi di cannone o altri segnali esplosivi, a intervalli di un minuto circa;
- b) suono continuo emesso da un apparecchio qualsiasi per segnali da nebbia;
- c) razzi o bombe proiettanti stelle rosse, lanciati singolarmente a brevi intervalli;
- d) segnale emesso con radiotelegrafia o qualsiasi altro sistema di segnalazione, composto del gruppo ···---··· (SOS) dell'alfabeto Morse;
- e) segnale radiotelefonico consistente nella parola «Mayday»;
- f) segnale di pericolo N. C. del Codice internazionale dei segnali;
- g) segnale consistente in una bandiera quadrata avente, al di sopra o al di sotto, un pallone o un oggetto analogo;
- h) fuochi accesi sulla nave (quali si possono produrre bruciando barili di catrame, di olio, ecc.);
- i) razzo a paracadute o manipolazione di un fuoco produttore una luce rossa;
- j) segnale fumogeno che produce un fumo di color arancione;
- k) movimenti lenti e ripetuti, dall'alto in basso, delle braccia allargate;
- l) segnale d'allarme radiotelegrafico;
- m) segnale d'allarme radiotelefonico;
- n) segnali trasmessi da radioboe di localizzazione di sinistri.
- o) Segnali approvati trasmessi con sistemi di radiocomunicazione.

2. È vietato l'uso di uno qualsiasi dei segnali suddetti salvo allo scopo di indicare un caso di pericolo o un bisogno d'assistenza, come anche l'uso di altri segnali che possono essere confusi con uno dei segnali suddetti.

3. Occorre badare ai capitoli pertinenti del Codice internazionale dei segnali, al manuale di ricerca e di salvataggio per uso delle navi commerciali e ai segnali seguenti:

- a) pezzo di tela di color arancio, sia con un quadrato o un cerchio di color nero, sia con un altro simbolo adeguato (per il rilevamento aereo);
- b) colorante.

<sup>55</sup> Aggiornato giusta le modifiche del 19 nov. 1987, in vigore per la Svizzera dal 19 nov. 1989 (RU 1989 1763).



**Campo d'applicazione della convenzione il 28 ottobre 2004**

Stati partecipanti	Ratifica AdeSIONE (A) Dichiarazione di successione (S) Firmato senza riserva di ratificazione (F)		Entrata in vigore	
Albania	15 aprile	2004 A	15 aprile	2004
Algeria	4 ottobre	1976 A	15 luglio	1977
Angola	3 ottobre	1991 A	3 ottobre	1991
Antigua e Barbuda	29 gennaio	1988 A	29 gennaio	1988
Arabia Saudita	3 luglio	1978 A	3 luglio	1978
Argentina**	11 maggio	1977 A	15 luglio	1977
Australia	29 febbraio	1980 A	29 febbraio	1980
Austria	8 giugno	1977 A	15 luglio	1977
Azerbaijan	1° luglio	1997 A	1° luglio	1997
Bahamas	22 luglio	1976 A	15 luglio	1977
Bahrein	21 ottobre	1985 A	21 ottobre	1985
Bangladesh	10 maggio	1978 A	10 maggio	1978
Barbados	12 gennaio	1983 A	12 gennaio	1983
Belarus	7 gennaio	1994 A	7 gennaio	1994
Belgio	22 dicembre	1975	15 luglio	1977
Belize	9 aprile	1991 A	9 aprile	1991
Benin	1° novembre	1985 A	1° novembre	1985
Bolivia	4 giugno	1999 A	4 giugno	1999
Brasile	26 novembre	1974	15 luglio	1977
Brunei	5 febbraio	1987 A	5 febbraio	1987
Bulgaria	29 aprile	1975	15 luglio	1977
Cambogia	28 novembre	1994	28 novembre	1994
Camerun	14 maggio	1984 A	14 maggio	1984
Canada*	7 marzo	1975 A	15 luglio	1977
Capo Verde	28 aprile	1977 A	15 luglio	1977
Cile	2 agosto	1977 A	2 agosto	1977
Cina*	7 gennaio	1980 A	7 gennaio	1980
Hong Kong <sup>a</sup>	5 giugno	1997	1° luglio	1997
Macao <sup>b</sup>	11 dicembre	1999	20 dicembre	1999
Cipro	4 novembre	1980 A	4 novembre	1980
Colombia	27 luglio	1981 A	27 luglio	1981
Comore	22 novembre	2000 A	22 novembre	2000
Congo (Brazzaville)	7 gennaio	1993 A	7 gennaio	1993
Congo (Kinshasa)	10 febbraio	1977 A	15 luglio	1977
Corea (Nord)	1° maggio	1985 A	1° maggio	1985
Corea (Sud)	29 luglio	1977	29 luglio	1977
Croazia	27 luglio	1992 S	8 ottobre	1991
Cuba	7 novembre	1983 A	7 novembre	1983
Côte d'Ivoire	5 ottobre	1987 A	5 ottobre	1987
Danimarca	24 gennaio	1974	15 luglio	1977

Stati partecipanti	Ratifica		Entrata in vigore	
	Adesione (A) Dichiarazione di successione (S) Firmato senza riserva di ratificazione (F)			
Dominica	21 giugno	2000 A	21 giugno	2000
Ecuador	8 dicembre	1977 A	8 dicembre	1977
Egitto	19 febbraio	1987 A	19 febbraio	1987
El Salvador	17 giugno	1997 A	17 giugno	1997
Emirati Arabi Uniti	15 dicembre	1983 A	15 dicembre	1983
Eritrea	22 aprile	1996 A	22 aprile	1996
Estonia	16 dicembre	1991 A	16 dicembre	1991
Etiopia	18 luglio	1985 A	18 luglio	1985
Figi	4 marzo	1983 A	4 marzo	1983
Finlandia	16 febbraio	1977	15 luglio	1977
Francia	10 maggio	1974	15 luglio	1977
Gabon	21 gennaio	1982 A	21 gennaio	1982
Gambia	1° novembre	1991 A	1° novembre	1991
Georgia	19 aprile	1994 A	19 aprile	1994
Germania	14 luglio	1976	15 luglio	1977
Ghana	7 dicembre	1973	15 luglio	1977
Giamaica	30 marzo	1979 A	30 marzo	1979
Giappone	21 giugno	1977 A	15 luglio	1977
Gibuti	1° marzo	1984 A	1° marzo	1984
Giordania	5 ottobre	2000 A	5 ottobre	2000
Grecia	17 dicembre	1974	15 luglio	1977
Grenada	28 giugno	2004 A	28 giugno	2004
Guatemala	15 dicembre	1993 A	15 dicembre	1993
Guinea	19 gennaio	1981 A	19 gennaio	1981
Guinea equatoriale	24 aprile	1996 A	24 aprile	1996
Guyana	10 dicembre	1997 A	10 dicembre	1997
Honduras	24 settembre	1985 A	24 settembre	1985
India	30 maggio	1973 F	15 luglio	1977
Indonesia	13 novembre	1979	13 novembre	1979
Iran	17 gennaio	1989 A	17 gennaio	1989
Irlanda	19 dicembre	1977	19 dicembre	1977
Islanda	21 aprile	1975	15 luglio	1977
Isole Cook	21 dicembre	2001 A	21 dicembre	2001
Isole Marshall	26 aprile	1988 A	26 aprile	1988
Israele	24 giugno	1977 A	15 luglio	1977
Italia	11 gennaio	1979	11 gennaio	1979
Kazakistan	7 marzo	1994 A	7 marzo	1994
Kenya	15 dicembre	1992 A	15 dicembre	1992
Kuwait	4 giugno	1979	4 giugno	1979
Lettonia	20 maggio	1992 A	20 maggio	1992
Liberia	28 dicembre	1973 A	15 luglio	1977
Lituania	4 dicembre	1991 A	4 dicembre	1991

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A) Dichiarazione di successione (S) Firmato senza riserva di ratificazione (F)		Entrata in vigore	
Lussemburgo	14 febbraio	1991 A	14 febbraio	1991
Malaysia	23 dicembre	1980 A	23 dicembre	1980
Maldiva	14 gennaio	1981 A	14 gennaio	1981
Malta	20 marzo	1989 A	20 marzo	1989
Marocco	27 aprile	1977 A	15 luglio	1977
Mauritania	17 novembre	1995 A	17 novembre	1995
Maurizio	26 maggio	1989 A	26 maggio	1989
Messico	8 aprile	1976 A	15 luglio	1977
Monaco	18 gennaio	1977 A	15 luglio	1977
Mongolia	26 giugno	2002 A	26 giugno	2002
Mozambico	30 ottobre	1991 A	30 ottobre	1991
Myanmar	11 novembre	1987 A	11 novembre	1987
Namibia	27 novembre	2000 A	27 novembre	2000
Nicaragua	2 dicembre	1999 A	2 dicembre	1999
Nigeria	17 gennaio	1974 A	15 luglio	1977
Norvegia	13 agosto	1974	15 luglio	1977
Nuova Zelanda	26 novembre	1976	15 luglio	1977
Oman	25 aprile	1985 A	25 aprile	1985
Paesi Bassi	4 febbraio	1976 A	15 luglio	1977
Antille olandesi	24 maggio	1984 A	1° luglio	1984
Aruba	24 dicembre	1995	1° gennaio	1986
Pakistan	14 dicembre	1977 A	14 dicembre	1977
Panama <sup>c</sup>	14 marzo	1979 A	14 marzo	1979
Papua Nuova Guinea	18 maggio	1976 A	15 luglio	1977
Perù	9 gennaio	1980 A	9 gennaio	1980
Polonia	14 dicembre	1976	15 luglio	1977
Portogallo*	17 ottobre	1978 A	17 ottobre	1978
Qatar	31 gennaio	1980 A	31 gennaio	1980
Regno Unito* ** d	28 giugno	1974	15 luglio	1977
Bermuda	8 agosto	1977 A	15 luglio	1977
Gibilterra	8 agosto	1977 A	15 luglio	1977
Guernesey	15 luglio	1977 A	15 luglio	1977
Isola di Man	15 luglio	1977 A	15 luglio	1977
Isole Caimane	8 agosto	1977 A	15 luglio	1977
Isole Falkland e dipendenze (Georgia del Sud e Isole Sandwich del Sud)	8 agosto	1977 A	15 luglio	1977
Isole Turche e Caicos	8 agosto	1977 A	15 luglio	1977
Isole Vergini britanniche	8 agosto	1977 A	15 luglio	1977
Jersey	15 luglio	1977 A	15 luglio	1977
Montserrat	8 agosto	1977 A	15 luglio	1977

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A) Dichiarazione di successione (S) Firmato senza riserva di ratificazione (F)	Entrata in vigore		
Sant'Elena e dipendenze (Ascension e Tristan da Cunha)	8 agosto	1977 A	15 luglio	1977
gruppo Pitcairn (Ducie, Oe- no, Henderson e Pitcairn)	8 agosto	1977 A	15 luglio	1977
Repubblica Ceca	19 ottobre	1993 S	1° gennaio	1993
Repubblica Dominicana	15 marzo	1978 A	15 marzo	1978
Romania	27 marzo	1975 A	15 luglio	1977
Russia	9 novembre	1973 A	15 luglio	1977
Saint Kitts e Nevis	11 giugno	2004 A	11 giugno	2004
Saint Lucia	20 maggio	2004 A	20 maggio	2004
Saint Vincent e Grenadine	28 ottobre	1983 A	28 ottobre	1983
Salomone, Isole	12 marzo	1982 S	7 luglio	1978
Samoa	23 ottobre	1979 A	23 ottobre	1979
São Tomé e Príncipe	29 ottobre	1998 A	29 ottobre	1998
Seicelle	22 agosto	1988 A	22 agosto	1988
Senegal	27 ottobre	1978 A	27 ottobre	1978
Serbia e Montenegro	23 marzo	1976 A	15 luglio	1977
Sierra Leone	26 luglio	2001 A	26 luglio	2001
Singapore	29 aprile	1977 A	15 luglio	1977
Siria	16 febbraio	1976 A	15 luglio	1977
Slovacchia	30 gennaio	1995 S	1° gennaio	1993
Slovenia	12 novembre	1992 S	25 giugno	1991
Spagna	31 maggio	1974 A	15 luglio	1977
Sri Lanka	4 gennaio	1978 A	4 gennaio	1978
Stati Uniti <sup>d</sup>	23 novembre	1976	15 luglio	1977
Guam	1° aprile	1977 A	15 luglio	1977
Isola Palmyra	1° aprile	1977 A	15 luglio	1977
Isole Howland, Baker, Jarvis e Navassa	1° aprile	1977 A	15 luglio	1977
Isole Midway, Wake, Johnston	1° aprile	1977 A	15 luglio	1977
Isole Vergini americane	1° aprile	1977 A	15 luglio	1977
Portorico	1° aprile	1977 A	15 luglio	1977
Samoa americane	1° aprile	1977 A	15 luglio	1977
Scoglio Kingman	1° aprile	1977 A	15 luglio	1977
Territorio sotto tutela delle Isole del Pacifico	1° aprile	1977 A	15 luglio	1977
Sudafrica	20 dicembre	1976 A	15 luglio	1977
Sudan	11 marzo	2003	11 marzo	2003
Svezia	28 aprile	1975	15 luglio	1977
Svizzera	30 dicembre	1975	15 luglio	1977

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A) Dichiarazione di successione (S) Firmato senza riserva di ratificazione (F)		Entrata in vigore	
Thailandia	6 agosto	1979 A	6 agosto	1979
Togo	19 luglio	1989 A	19 luglio	1989
Tonga	12 aprile	1977 A	15 luglio	1977
Trinidad e Tobago	15 febbraio	1979 A	15 febbraio	1979
Tunisia	1° febbraio	1978 A	1° febbraio	1978
Turchia	16 maggio	1980 A	16 maggio	1980
Tuvalu	22 agosto	1985 S	1° ottobre	1978
Ucraina	5 marzo	1993 A	5 marzo	1993
Ungheria	15 dicembre	1976 A	15 luglio	1977
Uruguay	15 agosto	1979 A	15 agosto	1979
Vanuatu	28 luglio	1982 A	28 luglio	1982
Venezuela	3 agosto	1983 A	3 agosto	1983
Vietnam	18 dicembre	1990 A	18 dicembre	1990
Yemen	6 marzo	1979 A	6 marzo	1979

\* Riserve e dichiarazioni.

\*\* Obiezioni

Le riserve, dichiarazioni e obiezioni non sono pubblicate nella RU. I testi inglesi possono essere consultati sul sito internet dell'Organizzazione internazionale per la navigazione marittima (IMO): [http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic\\_id=248](http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=248) oppure ottenuti presso la Direzione del diritto internazionale pubblico (DDIP), Sezione Trattati internazionali, 3003 Berna.

- a Dal 15 lug. 1977 al 30 giu. 1997 la Convenzione era applicabile a Hong Kong in base a una dichiarazione d'estensione territoriale del Regno Unito. Il 1° lug. 1997 Hong Kong è diventata una Regione amministrativa speciale (RAS) della Repubblica Popolare Cinese. In virtù della dichiarazione cinese del 5 giu. 1997, la Convenzione è applicabile dal 1° lug. 1997 anche alla RAS Hong Kong.
- b Dal 22 mar. 1999 al 19 dic. 1999 la Convenzione era applicabile a Macao in base a una dichiarazione d'estensione territoriale del Portogallo. Il 20 dic. 1999 Macao è diventata una Regione amministrativa speciale (RAS) della Repubblica Popolare Cinese. In virtù della dichiarazione cinese dell'11 dic. 1999, la Convenzione è applicabile dal 20 dic. 1999 anche alla RAS Macao.
- c Il processo di retrocessione progressiva della Zona del Canale a Panama, convenuto nel 1977 tra gli Stati Uniti d'America e il Panama, è terminato il 31 dic. 1999. A partire da questa data il Panama esercita la piena sovranità sul territorio della Zona del Canale e sul Canale stesso.
- d Allargamento dell'applicazione conformemente all'art. III della Convenzione.

